3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 1
Januar 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

99 7239-9

Eis-Zeiten

IN VORBILD UND MODELL

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



84 Wismut und Schmalspur

Um das Jahr 1970 spielt die Anlage von Rüdiger Pischel: Mit Wismut-Anschluss und Schmalspur in 1:87.

36 Extra-Tour zum 25.

Ein Vierteljahrhundert muss gefeiert werden: Die IGE Bahntouristik fuhr in die Stadt auf zwei Kontinenten.





16 ...und es ward Winter

Wer sich einen richtigen Winter wünscht, soll an die Eisenbahner denken – und kurz innehalten.



Titel: Lok Weinert, Wagen Weinert, Bäume Eigenbau (unter Verwendung von Silhouette-Material).
Foto: Chocholaty

80 08: Der DR-Sonderling

Unter den Ex-SNCF-Dampfloks, die bei der DR blieben, war eine Maschine interessant für Testfahrten – und für ein H0-Modell.





28 Im Herzen Mecklenburgs

Plau – Karow – Güstrow: Hier gibt es landestypische Backsteinbauten nicht nur bei Empfangsgebäuden.

INDUSTRIE

Neue Triebzüge

● Kam in den letzten Jahren Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck nach Hennigsdorf bei Berlin, so hatte er meist schlechte Nachrichten für die Bombardier-Belegschaft im Gepäck. Doch inzwischen hat sich die Bahnindustrie in Berlin und Umgebung erholt und Platzeck strahlt wieder vor den Mitarbeitern während der virtuellen Weltpremiere des Talent 2 und deutet auf eine gute Zukunft für den Fahrzeughersteller.

Im nördlich von Berlin gelegenen Werk, einst auch unter AEG, LEW oder ADtranz firmierend, präsentierte André Navarri, Präsident von Bombardier Transportation, Mitte November auf ungewöhnliche Art vor über 1000 Werksangehörigen und Vertretern aus Politik und Wirtschaft den Talent 2. Der Nahverkehrs-Tw setzt mit seinem modularen Konzept, einem neuen Design, innovativer Technik und hoher Wirtschaftlichkeit neue Maßstäbe. Besser gesagt, er soll, denn bisher gibt es nur Computerzeichnungen.

Im Februar 2007 unterschrieb die DB AG einen Vertrag über die Lieferung von 321 Fahrzeugen der zukünftigen Baureihe 428 für den Regional- und S-Bahnverkehr im Wert von rund 1,2 Milliarden Euro. Der erste Abruf von 42 Talent 2-Zügen gab den Anlass für das von Barbara Schöneberger moderierte Betriebs-Fest in der großen Fertigungshalle.

Die Fahrzeuge, nach einem einzigartigen Baukasten-Konzept entwickelt, werden ab Anfang 2008 in Hennigsdorf gefertigt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 sollen sie zunächst auf dem Nürnberger S-Bahn Netz und auch zwischen Leipzig und Cottbus zum Einsatz kommen. Während der dreidimensionalen Laser-Großprojektion des Zugmodells im DB AG-Design wurde das flexible Konzept deutlich herausgestellt. Einzelkomponenten wie zusätzliche WCs oder Türen können je nach Kundenwunsch nachträglich eingebaut werden. Variabel lässt sich der Triebwagen vom Zwei- bis Sechsteiler, für unterschiedliche Spannungssysteme, wie auch für unterschiedlich hohe Bahnsteigkanten jederzeit neu konfigurieren. Auch in Sachen Sicherheit ist der Talent 2 gut gerüstet und erfüllt die zukünftige europäische Norm bezüglich Crash-Sicherheit. Bombardier hofft, mit dem Konzept auch weitere Kunden im In- und Ausland überzeugen zu können.

Im Rahmen einer Pressereise stellte Bombardier zudem Anfang November eine weitere neue Baureihe vor: Der ET 422, basierend auf dem ET 423, soll als „Super-S-Bahn" ab März 2008 schrittweise in NRW bei DB Regio zum Einsatz kommen. 84 dieser vierteiligen E-Triebwagen werden ab April 2008 die ET 420 und einen Großteil der lokbespannten S-Bahnen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ersetzen. Die Bahn investiert über 300 Millionen Euro.

Im Dezember 2005 hatte die DB AG mit dem Konsortium Bombardier und Alstom einen Vertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung des ET 422 abgeschlossen. Die Option umfasst insgesamt 156 Triebzüge, wobei bei der Entwicklung ganz im Sinne einer Triebzugfamilie Bewährtes soweit wie möglich beibehalten und weitere Komponenten dem technologischen Wandel angepasst wurden. Der äußere Unterschied zur BR 423 ist der Umsetzung der Anforderungen zum Energieverzehr für definierte Aufprallszenarien geschuldet. Das Fahrzeug ist 69 423 Millimeter lang, verfügt über 192 Sitz- und 340 Stehplätze und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. In Hennigsdorf gehen 26 und bei Alstom LHB in Salzgitter 58 Triebzüge in die Endmontage.



Eine gute Figur auf ungewohntem Terrain machte Barbara Schöneberger, eine der bekanntesten deutschen Entertainerinnen, als Moderatorin der Veranstaltung. Eingerahmt wird sie von André Navarri, Präsident von Bombardier Transportation (li.), und Ulrich Homburg, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG.



Ein sehr gefälliges Design erhielt der neue ET 422.



Mit einer großen Show, der Auftragsgröße angemessen, an der auch alle Mitarbeiter teilhaben durften, feierte Bombardier den virtuellen Roll-Out des Talent 2.

Fotos: Metzeler

BAHN-GESCHICHTE

Zug der Erinnerung trotz DBAG-Widerstand gestartet

● Am 8. November 2007 wurde der „Zug der Erinnerung" in Frankfurt (M.) Hbf der Öffentlichkeit übergeben. Die in den beiden eigens umgebauten Reisezugwagen befindliche Ausstellung erinnert an die Verschleppung tausender Kinder und Jugendlicher in die Vernichtungslager der Nazis. Ausgangspunkt der Deportationen waren meist die Bahnhöfe der damaligen Deutschen Reichsbahn. Zu den ersten Besuchern der Ausstellung zählten Schülerinnen und Schüler der Heinrich-Böll-Schule Hattersheim bei Frankfurt. In den Nachmittagsstunden des Eröffnungstages und am folgenden 9. November 2007 stand der Ausstellungszug am Frankfurter Mainkai dem Publikum zur Verfügung. Die DBAG entzog sich erneut ihrer geschichtlichen Verantwortung, wie zuvor bei der verhinderten französischen Klarsfeld-Ausstellung („11.000 Kinder. Mit der Reichsbahn in den Tod"), für die sie den Organisatoren keine Ausstellungsräume in ihren Bahnhöfen zur Verfügung stellte. Auch sah sich die DB AG nicht in der Lage, die Trassenkosten für den Zug der Erinnerung zu übernehmen. Die Gebühren müssen aus Spendengeldern finanziert und bei der DB Netz AG bezahlt werden. Darmstadt war zweite Station des Zuges, wo er im Gegensatz zu Frankfurt (M.) durch den Oberbürgermeister empfangen wurde. Auf seiner mehrmonatigen Fahrt wird der Ausstellungszug in zahlreichen früheren deutschen Deportationsorten Station machen, um schließlich über Görlitz sein Ziel, die Gedenkstätte im ehemaligen Konzentrationslager Auschwitz, voraussichtlich am 8. Mai 2008 zu erreichen. Wer das außergewöhnliche Bürger-Projekt unterstützen möchte, kann sich mit so genannten Streckenpatenschaften an den Kosten beteiligen. Infos gibt es unter: www.zugdererinnerung.de



Anlässlich der Übergabeveranstaltung im Frankfurter Hbf am Bahnsteig 1a schilderten in bewegenden Worten die Zeitzeugen Trude Simonsohn (Bild) und Margot Kleinberger ihre grausamen Kindheitserinnerungen.



Fotos: Mike Heger

Dank tatkräftiger Unterstützung zahlreicher Vereine und Organisationen, einschließlich der Ulmer Eisenbahnfreunde, deren DR-58311 den Zug durch Deutschland befördern wird, kann die mobile Ausstellung rollen.

Wer altert, der supert unbedingt!



Dr. Karlheinz Haucke

Also, das Altern ist ja unter Modellbahnern und Modellbahnerinnen ein Dauerthema. Auch ich habe mich damit immer wieder einmal befasst und bin nun folgerichtig noch einen Schritt weitergegangen. Im Selbstversuch habe ich mich gealtert und vorbildgerecht mit Betriebsspuren versehen, sprich gesupert. Das Ergebnis kann sich hoffentlich noch sehen lassen.

Na ja, sei´s drum. Meine ehemaligen Mitschüler der Abiturientia von 1967 haben mich beim ersten Klassentreffen nach 40 Jahren zumindest noch wiedererkannt. Das wiederum gelingt mir morgens vor dem Spiegel nur ansatzweise: Ich kenn´ Dich nicht, aber ich rasier´ Dich trotzdem!

Apropos, Klassentreffen: Wider Erwarten war es doch recht nett und keineswegs die verklärte Rückschau auf ach so herrliche Schulzeiten. Und kaum zu glauben, aber wahr: Der einzige unserer damaligen Lehrer, der noch willens und in der Lage war, unserem Treffen den pädagogisch würdigen Rahmen zu verleihen, entpuppte sich als begeisterter Modellbahner, der gerade an einer N-Anlage baut. Merke: Auch Lehrer sind nur Menschen, privat zumindest.

Sie merken den zwar nicht verklärenden, aber zumindest versöhnlichen Ton? Das muss wohl an der Jahreszeit liegen, schließlich geht´s mit Riesenschritten auf die Festtage zu. Man sieht´s am Schnee draußen und den Winterthemen drinnen, in dieser Ausgabe nämlich. Und vielleicht hilft das deutlich gealterte Jahr ja überdies, den auch nicht mehr ganz jungen Tarifkonflikt bei der Deutschen Bahn dauerhaft beizulegen.

Frohe Festtage und einen guten Rutsch, in welchem Alter auch immer!

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Köhler

In Chemnitz Hbf war an diesem streikbedingt abgestellten VT 612 098 ein merkwürdiges Fahrtziel zu lesen: Rochlitz (Sachs.). Spätestens seit Mai 2000 fahren dort keine Regelzüge mehr hin. Haben die Lokführer mehr Wünsche, als sie in den Streikaktionen zugeben?

INDUSTRIE

Verkaufserfolge und Expansion

Die Voith-Lokomotivtechnik GmbH kann erste Verkaufserfolge für ihre neuen Lokomotivfamilien Maxima und Gravita vorweisen. So wurden 15 Maxima 30 und 40CC von Ox-traction bestellt, erste Gravita 10 und 15 wurden ebenfalls geordert. Desweiteren unterzeichnete Voith einen Rahmenvertrag über weitere 23 Maxima und 32 Gravita. Bei den Gravita will der Hersteller lediglich die ersten Muster selbst bauen, die Serienfertigung sollen Firmen im Auftrag übernehmen. Am Produktionsort in Kiel hingegen werden alle Maxima-Loks gefertigt. Unter anderem dafür erweitert der Hersteller sein Areal und erwarb ein etwa 56 000 Quadratmeter großes Gebiet im Kieler Nordhafen. Dort wurden eine große Lagerhalle, ein Freilager und die entsprechenden Zuwegungen erworben.

DB NETZ

Durchschlag des Katzenbergtunnels

Im Rahmen des Ausbaus der Oberrheintalstrecke auf vier Gleise wurde im Oktober der seit 2003 im Bau befindliche 9385 Meter lange Katzenbergtunnel durchschlagen. Ab voraussichtlich 2012 werden ICE und andere prioritäre Züge sich nicht mehr durch die engen Kurvenradien von Istein und Rheinweiler quälen müssen. Neu am Katzenbergtunnel ist die dem neuesten Sicherheitskonzept entsprechende doppelröhrige Bauweise mit Verbindungsbauwerken und der Einbau jeweils fester Fahrbahnen, die im Notfall auch den Einsatz herkömmlicher Straßenrettungsfahrzeuge zulassen.



Foto: Lindner

Die Baustellen an den Tunnelportalen werden noch einige Zeit bestehen bleiben.

Zwischenhalt

■ **Ende Oktober 2007** gab die luxemburgische CFL Cargo den Kauf von 540 neuen Güterwagen bekannt. Bei den Waggons handelt es sich um Flachwagen, die ab 2009 in Bulgarien gebaut und nach und nach ausgeliefert werden. Die rund 25 Meter langen Spezialfahrzeuge dienen dem Transport von langen Stahlprodukten, eine Leistung, auf die CFL Cargo spezialisiert ist. Nach der Erfüllung eines Vertrags mit dem deutschen Partner On-Rail wird CFL Cargo mit insgesamt über 1000 Flachwagen für Stahlprodukt-Transporte zum europaweit herausragenden Dienstleister auf diesem Gebiet werden.

■ **Die Vermietgesellschaft Angel Trains** hat 18 Flirt bei Stadlerrail geordert. Die 14 fünf- und vier vierteiligen Triebwagen werden ab 2009 an Keolis vermietet, die damit bis 2025 in NRW auf insgesamt sechs Linien RE- und RB-Verkehre anbieten will.

■ **Veolia Cargo France** hat bei Bombardier Transportation neun Traxx-Loks bestellt. Der Auftrag hat einen Wert von 34 Millionen Euro, es besteht eine Option auf weitere zwölf Maschinen.

■ **Bernard Guillelmon** wird am 1. Juli 2008 neuer Direktor der BLS AG. Er wird Nachfolger von Mathias Tromp, der seit 1987 in der Geschäftsführung der BLS tätig ist und sie seit 1999 leitet.

■ **Die schwedische Hector Rail** und das Logistikunternehmen Van Dieren Maritime haben einen Vertrag über weitere Zugleistungen Schweden – Deutschland abgeschlossen. Ab 2008 sollen zweimal wöchentlich Zugpaare Västerås – Herne verkehren, durchgehend mit Traxx-F 140 AC2 .

■ **Die Madonnenlandbahn** ist zwischen Miltenberg und Seckach wieder in Betrieb. Während der zwischenzeitlichen Betriebsruhe (MEB berichtete) wurden Modernisierungsarbeiten durchgeführt.

■ **Der Londoner Bahnhof St Pancras** ist am 14. November nach einer Generalsanierung im Beisein von Queen Elizabeth II. wiedereröffnet worden. Im 1868 eröffneten Bahnhof beginnen und enden jetzt die Eurostar-Züge nach Paris und Brüssel.

■ **Die Firma Schalke** aus Gelsenkirchen stellte auf der Railtec eine neue Diesellokomotive vor: 80 Tonnen schwer, 120 km/h schnell und 16,1 Meter lang. Bisher produzierte Schalke Gruben- und Tunnelbaulokomotiven, jetzt erfolgt der Einstieg in den Normalspurbereich.

■ **Der Prignitz-Express,** wie die DB AG den Zugverkehr auf dem 18 Kilometer langen Abschnitt Wittstock – Pritzwalk nennt, geht erst Ende Februar 2008 in Betrieb. Als Grund werden zusätzliche Auflagen der örtlichen Umweltbehörden bei der Sanierung des Unterbaus angegeben.

■ **Dr.-Ing. Claudia Langowsky** wird 2008 Hauptgeschäftsführerin des VDV (Verband

DB NETZ AG

Urteile und Bescheide

● Zwei Gerichtsurteile und eine Auflage der Bundesnetzagentur dürften für wenig Freude bei der DB Netz AG gesorgt haben und die Diskussion um die Trennung von Netz und Betrieb bei einer Privatisierung der DB AG weiter verschärfen. Ende Oktober entschied das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, dass die DB Netz AG die ihr gehörenden Strecken stets in einem betriebssicheren Zustand halten muss. Sie kann nicht einfach aus eigenem Entschluss heraus die Unterhaltung von Strecken einstellen und sie auf Dauer sperren. Das Gericht verwies auf das vom Gesetzgeber vorgesehene Verfahren für dauerhafte Stilllegungen. Mitte November beanstandete die Bundesnetzagentur Änderungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und verlangte insbesondere eine ausführliche Beschreibung des Zugsicherungssystems ETCS und des Funksystems GSM-R. Die Behörde machte deutlich, dass frühe und detaillierte Informationen über neue Techniken für die Wahrnehmung der Nutzungsmöglichkeiten von entscheidender Bedeutung seien, da Nutzer sich zur Anpassung an geänderte Betriebstechnik entsprechend vorbereiten können müssen. Ebenfalls Mitte November wies das Verwaltungsgericht Köln eine Klage der DB AG ab: Die Bahn wollte durchsetzen, dass Juristen aus der zentralen Rechtsabteilung der DB-Holding Vertretungs- und Beratungsbefugnis für die DB Netz AG ausüben dürfen und somit in Fragen des Netzfahrplanes, der Trassenzuweisungen und der Wegeentgelte tätig wären. Das Gericht sah dies als unvereinbar mit dem § 9a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an, da öffentliche Betreiber von Schienenwegen rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein müssen.

TSCHECHIEN

110 Jahre Neuhaus – Neubistritz

● Am 29. und 30. September 2007 wurde 110 Jahre südböhmische Schmalspurbahn von Neuhaus (Jindrichuv Hradec) nach Neubistritz (Nova Bystrice) gefeiert. Jubiläumsdampfzüge führten die U 46.101 (ex. polnische Px 48) und die 46.001 (ex. rumänische 764). Die feierliche Eröffnung der ersten 760-mm-Schmalspurbahn im Kronland Böhmen fand am 1. November 1897 statt. Die Endstation Neubistritz liegt nur einen Kilometer von der Grenze zu Niederösterreich entfernt. Im Jahre 1906 plante man einen Streckenzusammenschluss zwischen Neubistritz und Litschau im Waldviertel. Die Entfernung der beiden Endpunkte beträgt elf Kilometer. Infolge des Ersten Weltkrieges und der nachfolgenden Gründung der Tschechoslowakei wurde dieses Projekt nicht mehr verwirklicht. Während der Reichsbahnzeit wollte man das alte Projekt nochmals realisieren. Die Schmalspurbahn gehörte vom 10. November 1938 bis zum 9. Mai 1945 zur RBD Wien. Auch diesmal bereitete der Krieg dem Projekt wieder ein vorzeitiges Ende. Genau zum 100. Geburtstag stellte die ČD am 25. Januar 1997 den Zugverkehr ein.



Foto: Haslebner

Seit 10 Jahren führt die private JHMD den Betrieb dieser Schmalspurbahn. Zum Fahrzeugbestand gehört auch die U 47.001, die ursprünglich von Henschel gebaut wurde und über Serbien nach Südböhmen fand.

Deutscher Verkehrsunternehmen). Sie ist Nachfolgerin von Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Heilmann, der in den Ruhestand geht.

■ **Die britische Network Rail,** Schienennetzbetreiber auf den Inseln, stellte den strategischen Geschäftsplan für die Jahre 2009 bis 2014 vor. Er sieht unter anderem mehr als die Verdopplung der Ausgaben für den Ausbau des Schienennetzes vor, von 4,3 auf 9,6 Milliarden Pfund.

■ **Frankreich** hat ein Dekret zur Realisierung einer neuen TGV-Verbindung veröffentlicht. Die 182 Kilometer lange Strecke soll die Bretagne und die Pays-de-la-Loire schneller an Paris anbinden, geplant sind weniger als drei Stunden Fahrzeit Paris – Brest und Paris – Quimper.

■ **Tschechien will** den Güterverkehrsbereich seiner Staatsbahn ČD privatisieren. Dazu wurde am 1. Dezember 2007 eine Aktiengesellschaft gegründet. Der Personenverkehr bleibt in staatlicher Hand.

LUXEMBURG

Westwaggon-Tw brannte aus



Foto: Witry

Ein trauriger Anblick: Die Hitze des Brandes der historischen Triebwagen war so groß, dass sich die Wagenkästen durchbogen.

● Die Ermittlungen der Polizei in den ersten Wochen nach dem Brand eines historischen Westwaggon-Triebzuges im luxemburgischen Eisenbahn- und Industriemuseum „Fond de gras" liefen in Richtung Brandstiftung. Mitte September brannte der aus dem Jahr 1956 stammende Westwaggon-206/216 am Bahnsteig im Bahnhof Rodange komplett aus. Das Feuer entstand im Laufe der Nacht. Kurz vor 7 Uhr morgens wurden die Flammen entdeckt und erforderten einen Großeinsatz der Feuerwehr. Die beiden Wagen, die kurz nach der Jahrtausendwende von der damals insolventen Vennbahn gekauft wurden, konnten nicht mehr gerettet werden. Im Umfeld des Zuges wurden Kerzen gefunden, was auf die Brandstiftung hindeutete und diesbezügliche Ermittlungen einleitete.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Marquardt

Der so genannte Karlsruher Kopf ist, wenn er auch inzwischen zu einer bedrohten Art gehört, noch immer der visuelle Inbegriff für Wendezüge der Bundesbahn und der DBAG. Anfangs noch silbern mit orangeroter Stirnfläche, später ozeanblau/beige, anschließend minttürkis/lichtgrau und nun längst in Regio-, pardon Orient-Rot rollen die Wagen noch immer in hunderten Exemplaren durchs Land. Aber finden Sie nicht auch, dass der abgebildete Wagen, der in Ulm gerade auf seinen nächsten Einsatz wartet, ein wenig ungewöhnlich im Vergleich zu seinen Verwandten aussieht? Wir wollen von ihnen wissen, in welchem Detail er sich unterscheidet?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2008 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete: „Bremerhaven". Gewonnen haben: Krämer, Mitja, 58730 Fröndenberg; Dages, Pia, 78184 Hüfingen; Busch, Heinrich, 46049 Oberhausen; Riedel, Peter, 72189 Vöhringen; Janke, Detlev, 99974 Mühlhausen; Utke, Michel, 27616 Hollen; Poth, Jürgen, 24221 Rastorf; Angermann, Peter, 78224 Singen; Meyer, Thomas, 82194 Gröbenzell; Sievers, Günter, 44809 Bochum; Märker, Bernd, 10369 Berlin; Kuzma, Helga, 45896 Gelsenkirchen; Krischker, Hagen, 93109 Wiesent; Hoffmann, Andree, 28816 Stuhr; Ebeling, Peter, 26757 Borkum; Werz, Thomas, 56567 Neuwied; Müller, Stephan, 35116 Hatzfeld; Balshüsemann, Uwe, 59348 Lüdinghausen; Gängel, Michael, 21244 Buchholz; Fehrmann, Claus, 01662 Meißen.

WEISSERITZTALBAHN

Es wird gebaut

Seit Anfang November wird im Abschnitt Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde endlich gebaut. Der Streckenabschnitt ist in drei Baulose gegliedert. Die derzeit kompliziertesten Arbeiten betreffen den Bahnhof Rabenau, wo zwei Stützmauern neu errichtet werden müssen. Die Brücken im weiteren Bereich des Bahnhofs müssen saniert werden, ehe neue Gleise verlegt werden können. Dabei sollen die jetzt demontierten und zwischengelagerten Schienen, Schwellen und Weichen so weit wie möglich wiederverwendet werden. Die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) und die am Bau beteiligten Firmen gehen davon aus, dass bei passendem Wetter Ende 2008 wieder Dampfzüge im Rabenauer Grund fahren können.

NIEDERLANDE

Hochgeschwindigkeits-Bw in Amsterdams Watergraafsmeer

Der Amsterdamer Oberbürgermeister Job Cohen eröffnete am 2. November 2007 offiziell das neue Nedtrain-Betriebswerk Watergraafsmeer, das eigens für die Unterhaltung von Hochgeschwindigkeitszügen konzipiert wurde. Mit einem Investitionsvolumen von 47 Millionen Euro enstand eine hochmoderne, 10 000 Quadratmeter umfassende Betriebswerkstätte, die vier Gleise mit einer Nutzlänge von 232 Metern aufweist. Das Betriebswerk verfügt über eine leistungsfähige Tandem-Unterflur-Radsatzdrehbank, sowie über eine Drehgestellsenke. Unter der Decke der Halle sind an Laufschienen Gondeln befestigt, in denen jeweils zwei Mitarbeiter in jeder beliebigen Höhe Arbeiten an den Fahrzeugen ausführen können. Damit Dacharbeiten sicher erfolgen können, ist ein Abschnitt mit schwenkbarer Fahrleitung und nahtlos anliegenden Sicherheitsstegen versehen. Insgesamt ist das Werk für 250 Mitarbeiter ausgelegt, die Ihren Aufgaben unter sehr günstigen Bedingungen nachgehen können; bei Tag sorgt die transparente Gebäudeverkleidung für viel Licht, nachts wird die Halle optimal ausgeleuchtet. Im neuen, universell eingerichteten Werk können alle Hochgeschwindigkeitszüge, die in Amsterdam wenden, gewartet werden: ICE aus Deutschland, Thalys aus Frankreich und künftig die Ansaldo-Breda-Triebzüge der High-Speed Alliance, deren Ablieferung sich jedoch bis 2009 verzögern wird. Bis dahin sollen von Angel Trains angemietete TRAXX-Loks niederländischen Wagen vorgespannt werden und mit Tempo 160 über die Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Brüssel fahren.

Foto: Korthof



Alle zur Zeit eingesetzten Hochgeschwindigkeitszüge können unter eigener Fahrdrahtspannung ein- und ausfahren und getestet werden.

VERBAND

Bahnindustrie im Plus

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (115 Mitgliedsunternehmen) zog Ende Oktober in Berlin für das erste Halbjahr 2007 Bilanz. Der Umsatz der Branche, vom Fahrzeughersteller, über -ausrüster bis hin zu den Produzenten für Leit- und Sicherungstechnik, konnte um 7,5 Prozent auf 4,3 Milliarden Euro gesteigert werden. Motor dieser Entwicklung ist das zunehmende Auslandsgeschäft mit einem Volumen von 2,3 Milliarden Euro. Mit neuen innovativen und umweltschonenden Fahrzeugen ist es der deutschen Bahnindustrie gelungen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einem Flottenwechsel beziehungsweise zum Kauf dieser Produkte zu animieren. Anhand der heutigen Auftragseingänge ist jedoch eine gewisse Sättigung erkennbar. Die Aufträge sanken von 5,1 Milliarden Euro im ersten Halbjahr 2006 auf 4,2 Milliarden Euro in den ersten sechs Monaten dieses Jahres. Gründe sieht der Verband unter anderen in der drastischen Reduzierung von Finanzmitteln für den Nahverkehr sowie den verhaltenen Investitionen in die Infrastruktur nicht nur in Deutschland. Der Verband hofft nicht nur aus klimapolitischer Sicht auf einen höheren Anteil des Verkehrsträgers Schiene am Verkehrsaufkommen. Im Zusammenhang mit einem europäischen Eisenbahnraum hat für den Verband die Umsetzung der sechs ERTMS-Frachtkorridore eine hohe Bedeutung. ERTMS steht für „European Rail Traffic Management System". Neben der Leichtbauweise von Fahrzeugen, die bis zu 30 Prozent weniger Energie verbrauchen, sieht die Bahnindustrie Innovationen beim regenerativen Bremsen und der Rückspeisung von Energie ins Netz. In Zukunft sollen auch Dieselfahrzeuge mit entsprechenden Energiespeichern etwa beim Anfahren auf den Dieselantrieb verzichten können. Klare Forderungen kommen vom Verband an die Politik in Deutschland und Europa, von der er sich eine klare verkehrspolitische Weichenstellung der Vernunft in Richtung Schiene erwartet.

Foto: Seraphin



Selten verkehren Kohlezüge aus Polen über Süd-West-Sachsen. Am 28. Oktober 2007 verkehrte aber wieder einmal solch ein Zug. Noch bis zum Umspannbahnhof Reichenbach bespannen 140 771 sowie 140 767 den CFN 48484 aus Horka. In Reichenbach endet der Fahrdraht und so werden hier Lokomotiven der Baureihe 232 für die Fahrt durch das Vogtland verwendet.

TOP und FLOP



TOP: Velostation in Zürich HB

Für die zahlreichen Zugpendler, die am Hauptbahnhof von Zürich vom Fahrrad umsteigen, gibt es seit kurzem eine komfortabe Velostation. Dort stehen 650 unterirdische und überwachte Stellplätze zur Verfügung. Außerdem gibt es die Möglichkeit, Reparaturen in Auftrag zu geben und Fahrräder auszuleihen. 150 Plätze sind für Kurzzeitabsteller gratis, 500 Plätze sind kostenpflichtig: Eine Tageskarte kostet zwei, ein Wochenabo sieben und ein Jahresabo 120 Schweizer Franken.



FLOP: Schrottreife Aktion

In Offenburg (Baden) wird der ehemalige Güterbahnhof zur Stadtentwicklung umgewidmet. Zwei Schrotthändler allerdings verlieren ihren Gleisanschluss (jährliches Aufkommen: Etwa 1600 Waggons): Der neue Grundeigner Aurelis legte Pachtverträge vor, dass beide nur bleiben könnten, wenn sie auf den Gleisanschluss verzichteten. Die beiden Händler unterschrieben notgedrungen, da eine kurzfristige Umsiedlung kaum machbar wäre. Railion verliert Transporte, dafür gibt es jetzt 4000 Lkw-Fahrten.

Bahnwelt Aktuell

PRIVATBAHN

Drehscheibe Rostock



Foto: Dollinger

Neben den beiden Maschinen 185.518 und 513 trägt auch die 513 die „Seehafen Rostock"-Werbung.

● Die private Bahngesellschaft TX Logistik will den Seehafen von Rostock zur Drehscheibe ihrer Transportgeschäfte ausbauen. Vom Jahr 2008 an soll die Kapazität auf der Strecke von Verona (Italien) über Rostock nach Trelleborg (Schweden) mehr als verdoppelt werden. Vier bis fünf Zugpaare wöchentlich statt gegenwärtig zwei sollen es dann sein. Mittelfristig seien auch zwei Abfahrten pro Tag von Rostock nach Verona möglich, teilte Raimund Stüer vom TX-Logistik-Vorstand mit. Seit Anfang November setzt das Unternehmen zwei neue Lokomotiven ein, die zwischen Rostock und der Grenze zu Italien verkehren. Auch der Hafen Rostock ist am Wachstum im Schienengüterverkehr interessiert, im letzten Jahr habe es eine Zunahme der Transporte Eisenbahn und Fähre um 39 Prozent gegeben. Nach eigenen Angaben beschäftigt TX Logistik derzeit etwa 220 Mitarbeiter.

Der Schwellenleger

Der Adler fliegt wieder

● Klasse sieht er aus, der neue, alte Adler: Und für den offiziellen Pressetermin am 23. November 2007 wurden sogar die Transportwagen richtig geputzt. Gute Stimmung herrschte, als die Hauptpreziose des DB-Museums eintraf. So als wäre es der erste Nachbau. So als hätte es den Grund für diesen Anlass nie gegeben. Es muss viel Wasser die Pegnitz hinabgeflossen sein seit dem 17. Oktober 2005. So viel, dass die Erinnerung an den verheerenden Brand am 17. Oktober 2005 reichlich eingetrübt ist. Aber bei vielen Eisenbahnfreunden blieb bis heute ein ungutes Gefühl zurück. Was war eigentlich die Unglücksursache? Da war doch etwas mit Dacharbeiten? Wer war schuld? Warum wurde niemand zur Rechenschaft gezogen? Irgendwie wurde die Aufklärung des Unglücks unter den Teppich gekehrt, obwohl 24 Lokomotiven größtenteils unwiederbringlich zerstört wurden und auch der materielle Sachschaden nicht unbeträchtlich war, vom ideellen Schaden ganz zu schweigen. Jetzt erdrückt der in Meiningen perfekt restaurierte Adler aus der Asche alle weiteren Erinnerungen an die Nacht vor zwei Jahren. Der Adler-Zug wird wieder rollen, bei den Feierlichkeiten in zwei Jahren, wenn wir uns an 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland erinnern sollen. Manche Brandopfer sollen bis dahin äußerlich auferstehen, falls das Geld reicht und die Mittel nicht wieder auf halbem Weg wie beim VT 11.5 ausgehen, jedoch manche wird man vermissen.

KÜSTE

Emden – Aurich wird reaktiviert



Aus Kostengründen wird die Strecke nur als Industriestammgleis für eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h ausgebaut.

Foto: Suhren

● Die 1967 für den Personenverkehr und 1996 im Güterverkehr eingestellte Bahnlinie Abelitz – Aurich wird reaktiviert. Derzeit finden umfangreiche Bauarbeiten auf der 13 Kilometer langen Strecke statt. Ab März kommenden Jahres sollen die ersten Güterzüge rollen und zu einem großen Teil die Windenergieanlagen des Unternehmens ENERCON (Platz drei auf dem Weltmarkt) von Aurich zur Seehafenstadt Emden transportieren. Die Eisenbahnstrukturgesellschaft Aurich-Emden wurde eigens für die seit Jahren kontrovers geführte Diskussion um eine Wiederinbetriebnahme der Strecke gegründet. Nachdem das Unternehmen ENERCON, mit Abstand größter Investor der Stadt Aurich, weitere Investitionen von einer Reaktivierung der Eisenbahnstrecke abhängig gemacht hatte und sich bereit erklärte, zwei der erforderlichen 7,5 Millionen Euro beizusteuern, bekam die Bahn Fahrt: Das Land Niedersachsen stimmte der Finanzierung zu. Der Verein „Aurich – ran an die Bahn" macht sich seit Jahren für eine Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke Aurich – Abelitz – Emden und für den Anschluss an die Hauptstrecke Norddeich Mole – Emden – Münster stark. Derzeit hat eine Reaktivierung des Personenverkehrs nur geringe Chancen. Der Verein möchte die Attraktivität der Strecke im Rahmen von Sonderfahrten in Zusammenarbeit mit der Küstenbahn Ostfriesland (Norden) fördern.

HESSISCHE LANDESBAHN

Starkes Quartett

● Nur selten kommen die 628.4 der Hessischen Landesbahn in den Frankfurter Hbf, den sie am 24. Oktober 2007 als HLB 83710 nach Brandoberndorf wieder verlassen werden (Bild). Bis Dezember wurde noch ein Umlauf im Wechsel mit den fabrikneuen Lint 41-Triebwagen gefahren, so dass die beiden aus je zwei Motorwagen bestehenden 628-Einheiten Nr. 71 und 72 noch für den typischen Sound in der frisch renovierten Halle sorgten. Die damalige Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE) hatte 1995 bei LHB drei neue 628.4 aus laufender Fertigung erhalten, von denen jedoch zwei als doppelt motorisierte Einheit geliefert wurden, um keine Probleme im hessischen Hügelland auf der steilen Strecke nach Königstein zu bekommen.



Den 628-Tw der HLB wurde schon die neue EBA-Kennung verpasst, so daß VT 72 nun als 95 80 0628 072 0 D-HEB durchs Land fährt.

Foto: Mann

Zeitreise



Am 19. Juli 2006 existieren die Gaskugelbehälter noch in Moabit.

Weg mit den Kugeln

Markante, riesige Gasbehälter präg(t)en in den Großstädten oft das Bild. Von weitem erkennbar, sind sie auch in bebauten Quartieren gute Orientierungspunkte. Ob als Druck-Gasbehälter in Kugelform oder teleskopförmig, im Volksmund Gasometer genannt, zeigen sie unterschiedlichste Formen. In den vergangenen Jahrzehnten wurden sie auch durch den vermehrten Einsatz der Erd-Gasspeicherung häufig überflüssig. Manch besonderes Exemplar konnte als Industriedenkmal erhalten und umgewidmet werden (Oberhausen), viele wurden abgerissen, so wie die Kugelgasbehälter im Berliner Stadtteil Moabit. Auf dem Weg nach Röderau/Sachsen, passieren die beiden Ex-DR-109 der WAB noch das äußerlich intakte Gaswerk Charlottenburg. Den Fahrgästen des RE4 nach Wittenberge mit 114 012 an der Spitze blieb 2007 der Anblick der Kugeln verwehrt.

Fotos: Schulz



Ein Jahr später: Es steht nur mehr der Wasserturm vom ehemaligen Gaswerk Charlottenburg.

PRIVATBAHN

Traditionell



Foto: Voll

261 671 am 6. Oktober 2007 im Bw Siegen.

Frisch lackiert verließ 261 671 (MaK, 1959) am 6. Oktober 2007 das Bw Siegen. Die Lackierung der Lok der Aggerbahn (www.aggerbahn.de) ist ebenso original wie originell: Noch zu Bundesbahnzeiten erhielt sie das ozeanblau-beige Farbkleid, die roten Räder der Ursprungslackierung wurden aber beibehalten. Auch die Firma „Schmolz + Bickenbach KG" in Düsseldorf-Heerdt änderte dies nach der Übernahme der Lok 1985 nicht. In den gleichen Farben lackierte „Rail-Design Achim Bäcker" die Lok nun neu und brachte wieder die alten DB-Kekse an. Die Maschine war von der DB am 31. Juli 1984 und damit vor der Eingruppierung der Baureihe V60 als Kleinlok ausgemustert worden, so dass sie nie als Baureihe 361 bezeichnet war. Nach ihrer Übernahme durch die Aggerbahn im März 2006 erhielt sie bei der Hauptuntersuchung in Dieringhausen auch PZB-90 und GSM-R. Seitdem wird sie von der Aggerbahn für Güter-, Arbeits- und Sonderreisezüge vermietet.



Foto: Volk

Am 28. Oktober 2007 ging die Ära der Flügelsignale an der Strecke München – Regensburg zu Ende. Die Betriebsstellen Marzling, Langenbach, Bruckberg und Gündlkofen wurden auf Lichtsignaltechnik umgestellt. Ebenso wurden die handbetriebenen Bahnschranken durch automatische Anlagen ersetzt, so dass die Arbeitsplätze vor Ort abgebaut werden konnten. Gleichzeitig wurde der Haltepunkt Marzling in geänderter Lage neu errichtet.

NRW

Fahrt endete in der Drehscheibengrube


Foto: Schneider

Schoss über das Ziel hinaus: Dieser Steuerwagen landete in Siegen in der Grube der Drehscheibe.

● Bei einem Rangierunfall in Siegen ist am 19. November 2007 ein Steuerwagen in einer Drehscheibengrube gelandet. Dabei wurden er, ein weiterer Waggon sowie die Drehscheibe des Südwestfälischen Eisenbahnmuseums, das sich im Siegener Lokschuppen befindet, beschädigt, Personenschaden entstand zum Glück nicht. Der Steuerwagen gehörte zu einer Verstärkergarnitur des RE 9, die als Pendel auf der Rhein-Sieg-Strecke (Köln – Siegen) unterwegs war und über Nacht abgestellt werden sollte. Am Vormittag des 20. November rückte der Hilfszug aus Hagen an. Die Besatzung der DB-Notfalltechnik forderte für die problematische Bergung zusätzlich den Schienenkran „David" (Hubkraft 75 Tonnen) aus Wanne-Eickel an, der am späten Nachmittag eintraf. Erst danach konnte der Steuerwagen zurück auf die Gleise gesetzt werden. Er soll nun vermutlich verschrottet werden. Auch die vom Südwestfälischen Eisenbahnmuseum genutzte Drehscheibe wurde erheblich beschädigt. Der Hauptträger und der Königsstuhl haben aber offenbar keinen Schaden erlitten.


Foto: Seraphin

Wann genau die Ablösung der Baureihe 204 bei Railion-Deutschland kommt, will niemand so genau festlegen. Gerüchte gab es zur Genüge, etwa das Ausscheiden der Baureihe noch im Jahr 2007. Fakt ist allerdings, dass die betagten 204 keine Hauptuntersuchungen mehr bekommen werden und so laufen im Mai 2009 die Fristen der letzten Maschinen ab. Von ihrem drohenden Schicksal und der Vergessenheit gezeichnet, steht 204 671 mit Schlusslok 290 515 abfahrbereit mit der Blankensteiner Übergabe im Bahnhof Lobenstein.

STRASSENBAHNMUSEUM HÜCKESWAGEN

Nachfolger dringend gesucht

● Heinz Johann, Jahrgang 1921, ist ein Gartenbahner der ganz besonderen Art: Seit über 40 Jahren betreibt der gebürtige Elberfelder sein privates Straßenbahnmuseum auf dem eigenen Grundstück. „Auch die Vorarbeiten zur erfolgreichen Bergischen Museumsbahn in Wuppertal-Kohlfurth, deren Initiator ich mich nennen darf, haben hier ihren Ausgang genommen", betont Johann, langjähriger Freund Carl Bellingrodts. Das Besondere am Hückeswagener Museum: Unter Fahrdraht und mit Hausstrom wird hier echter Fahrbetrieb (siehe MODELLEISENBAHNER, Heft 8/2005) gemacht! Aus Altersgründen muss Heinz Johann nun aber kürzer treten und wollte eigentlich seinem ältesten Sohn, wie testamentarisch vorgesehen, die Verantwortung übertragen. Der allerdings hat sein Glück in den USA gemacht und „denkt nicht mehr daran, nach Deutschland zurückzukehren", bedauert der Vater. Heinz Johann sucht nun händeringend nach einem Nachfolger, der das Straßenbahnmuseum weiterführt und damit ein 3000 Quadratmeter großes Grundstück samt Gleisen, Fahrleitung, Fahrzeugen und Werkstatt erwerben kann. Interessenten können sich telefonisch oder schriftlich bei Heinz Johann melden, Rufnummer (auch Fax) 02192/7438.



Foto: Haucke

Er braucht nur aus dem Haus zu gehen: Wenn er an der Kurbel steht, ist Heinz Johann in seinem Element.

SCHIENENLOGISTIK

20 Jahre Erfolg

● Vor 20 Jahren begann das Claas-Werk für spezielle Ernte- und Verarbeitungsmaschinen in Bad Saulgau (Oberschwaben) die Kooperation mit der damaligen Deutschen Bundesbahn. Diese Kooperation hat sich bewährt, auch wenn der Logistikpartner des Betriebes mehrfach seinen Namen wechselte. In diesem Jahr hat die Claas KGaA mbH den Deutschen Logistik-Preis gewonnen. Beide Ereignisse waren Anlass, Mitarbeitern und Gästen die 152 005 im frischen Claas-Look („saatengrün") im schwäbischen Werk zu präsentieren. Auf einer kleinen Feier wurde die erfolgreiche Zusammenarbeit gewürdigt, anschließend gab es für die Gäste eine Werksbesichtigung nebst Erläuterung des Umschlages und für die Mitarbeiter die Möglichkeit, die E-Lok zu bestaunen und den Nachbau des Bahnhofes Bad Saulgau im Maßstab 1:87 in der benachbarten Festhalle zu betrachten.



Foto: hb

Anlässlich der 20-jährigen Kooperation wurde die DB-152 005 im Claas-Look in das fahrleitungslose, oberschwäbische Bad Saulgau überführt und präsentiert.

SCHWEIZ

Der schnellste Weg nach Worb...

● ... der 1954 von Ernst Mischler geschriebene Sketch zählt sicher zu den Schweizer Klassikern und machte die Worblentalbahn mit den blau-weißen Zügen über die Region hinaus bekannt: Ein deutscher Tourist erkundigt sich bei einem Berner nach dem schnellsten Weg von Bern nach Worb und scheitert schließlich total entnervt an dessen „unschuldigen" Antworten. Immer noch fahren heute blau-weiße, tramähnliche Züge via Gümligen nach Worb. Aber auf der eigentlichen Worblentalbahn fahren jetzt die orangenen Triebzüge des RBS. Nun hat der neu gegründete „Verein Ds blaue Bähnli" den letzten noch betriebsfähigen Triebwagen auf das Netz des RBS zurückgeholt. 1913 bei SIG erbaut, kam er als CFe 4/4 101 zur Worblentalbahn. Nach diversen Umbauten und Modernisierungen wurde das Fahrzeug 1988 an die Montreux-Oberland-Bahn (MOB) verkauft. Jetzt konnte der 40 km/h schnelle Veteran, seit 1927 als Nummer 36 benannt, vom Verein für einen symbolischen Betrag gekauft werden. Der Transport von Saanen ins RBS-Depot Solothurn erfolgte am 20. und 21. November 2007 auf der Straße. Der Triebwagen wird nun von den Vereinsmitgliedern voraussichtlich in den nächsten sechs Jahren total revidiert. Im Jahr 2013 soll der Be4/4 für das Jubiläum „100 Jahre Worblentalbahn" wieder fahrtüchtig sein und anschließend dem Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) für Nostalgiefahrten auf dessen Netz zur Verfügung stehen.



Foto: Armin Schmutz

Ds blaue Bähnli hat die Werkstätten in Solothurn erreicht und wurde zunächst von seinen Drehgestellen befreit.



Schnee, Dampf und klirrende Kälte

Eis-Brocken

Eine Winter-Fahrt mit der schmalspurigen Eisenbahn auf den Brocken kann zum unvergesslichen Erlebnis werden. Der höchste Berg des Harzes ist zu jeder Jahreszeit eine Dampf-Reise wert. →

Mühsam schnauft die 99 dem Gipfel entgegen. Die vom Wetter gezeichneten Bäume zeigen dort nur mehr kleine Wuchsformen.

Foto: Hubrich



Im Farbkleid der früheren Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) ist die Mallet-Lok 99 5901 der HSB unterwegs.

Die schmalspurige Bahn auf den Brocken, die während der deutschen Teilung einen Dornröschenschlaf hielt, bietet seit dem 1. Juli 1992 wieder die Möglichkeit, mit planmäßigen Zügen der Harzer Schmalspurbahn (HSB) den höchsten Gipfel des Harzes zu erreichen. Von Drei Annen Hohne über Schierke führt die rund einstündige Fahrt zum sagenumwobenen Brokkengipfel. Der Bahnhof Drei Annen Hohne kann sowohl von Wernigerode wie auch von Nordhausen sowie Quedlinburg/Gernrode bequem per Bahn erreicht werden.

Die Anziehungskraft der Brockenbahn beruht nicht nur auf ihrer Streckenführung durch eine liebliche, aber auch schroffe Landschaft, es sind hauptsächlich die Dampflokomotiven, deren Anblick und Arbeitseinsatz nicht nur die Herzen aller Eisenbahnfreunde höher schlagen lassen, sondern auch die der Zuschauer und Mitreisenden.

Besonders spektakulär ist der Dampflokeinsatz in der kalten Jahreszeit. Im Winter führt die Fahrt längs verschneiter, himmelhoher Tannen, durch freigeschaufelte Schneeverwehungen, vorbei an Eis-platten, vereisten Granitblöcken und Felswänden über weiße Talgründe und entlang vom Eis umsäumter Bachläufe. Immer begleitet von einer weißen Dampffahne über dem Zug. Je höher der Zug den Berg hinaufschnauft, je kleiner und zwergenhafter werden die Tannen. Unter Eis und harschem Altschnee versteckte Krüppelbirken und Bergsträucher beherrschen mehr und mehr das Bild. Die Natur eingehüllt in eine weiße Pracht, bizarre Schneegebilde, Eiszapfen und Windverwehungen, strahlendes Sonnenlicht, blauer Himmel, fliehende Wolkenfetzen, eine Winterlandschaft wie aus einem Märchen zieht an den Reisenden vorbei. Und wäre dies nicht genug, so vollführt der Zug kurz vor seinem Ziel noch einmal eine Rundfahrt um den Gipfel, so dass sich jedem der phantastische Panoramablick auf die norddeutsche Tiefebene und die Höhenzüge des deutschen Mittelgebirges öffnet. Mit Spaziergängen, Exkursionen oder Rast beim Brockenwirt kann man sich die Zeit bis zur Rückfahrt ins Tal vertreiben.

Dennoch, die Winterreise zum Brocken hat auch ihre Eigenarten. Häufig beginnt sie im nebelverhangenen dunklen Tal, Schneeregen und Windgestöber begleiten dann die Fahrt. Nur das Arbeitsgeräusch der Dampfmaschine, das Läuten und Pfeifen des Zuges hallen weit durch den Wald und fern über die Berge. Zum Glück passiert es nicht selten, dass an solch einem Tag die Brockenhexen es gut mit einem meinen. Denn sie werden es wohl sein, die kurz vor dem Gipfel den Nebel zur Seite pusten und so nach und nach den Reisenden den beeindruckenden Rundblick auf die Harzausläufer freigeben. Sind die Besenreiterinnen aber schlecht gelaunt, so lassen sie den Zug bei herrlichstem Winterwetter den Berg hinaufschnaufen, um ihn kurz vor dem Ziel in einem undurchdringlichen Nebelmeer und in eisigen Schneestürmen verschwinden zu lassen. Der arme Brocken-Besucher kann dann lediglich in der gemütlichen Berggaststube die baldige Heimreise abwarten.

Michael Hubrich/al



Die längste schmalspurige Anreise zum Brocken beginnt in Gernrode beziehungsweise Quedlinburg.



Der einfachste Weg, einen Wasserkran vor dem Einfrieren zu schützen.



Fotos (4): Hubrich

Das Leben der Bäume in Gipfelnähe ist hart: Die vorherrschende Windrichtung ist an den Schneeverfrachtungen auch zu erkennen.

Es gab noch richtige Winter und einen unseligen Krieg – in der Reichsbahn-Epoche bis 1945. Menschen und Maschinen wurden bis an ihre Grenzen strapaziert.

Eis-Zeit



Frost im Bahnbetriebswerk Minsk (Weißrussland) im Dezember 1942. Die Drehscheibe ist handbedient.

Klimawandel, Kohlendioxid-Ausstoß und Solarzellen waren in den 30er- und 40er-Jahren des letzten Jahrhunderts Fremdworte. Die Gletscher hielten und alljährlich brachen die Schneemassen über weite Teile des Deutschen Reichs herein. Die Reichsbahn versah dabei zuverlässig ihren Dienst. Mit Dampf- und Muskelkraft, denn an der Personalausstattung geizte die Reichsbahn nicht. Schneeräumung war in jenen Zeiten meist eine manuelle Angelegenheit. Massen von Arbeitern schaufelten so manche Strecke und so manches Gleis wieder frei. Dampfschneeschleudern gab es nur vereinzelt. Aber es funktionierte – und der spätere Bundesbahn-Slogan „Alle reden



Mit Dampf- und Muskelkraft gegen die weiße Pracht: Räumkräfte bestaunen eine Schneeschleuder (Januar 1941).



Wintersport im Harz bei Wind und Wetter im Dezember 1937: Eine Mallet der Harzbahnen hat Skifahrer nach Schierke gebracht.



Winterchaos auf der österreichischen Westbahn im Kriegswinter 1941/42. Mit Schaufeln kämpfen Eisenbahner gegen den Schnee.

Fotos (4): Slg. Schumacher

vom Wetter, wir nicht" hatte seine Berechtigung.

Es gab bereits, wenn auch in beschränktem Maße, Freizeit, die genutzt werden wollte. Und das natürlich auch im Winter. Mit dem Bahnanschluss entstanden in den deutschen Mittelgebirgen erste Wintersportzentren, in die Schneehungrige vor allem in den 30er-Jahren zu Tausenden mit der Bahn einfielen. Der Harz mit dem Brocken, die Feldbergregion im Schwarzwald, das Erzgebirge und das schlesische Riesengebirge gehörten zu den beliebtesten Wintersportzielen. Genügend Schnee gab es dort während der ganzen Saison. Und die Eisenbahnen fuhren lange, gut besetzte Wintersportsonderzüge. Zustände, von denen die lokalen Tourismus-Manager heute nur noch träumen können. Bei aller „Kraft-durch-Freude"-Euphorie: Das Naziregime verfolgte Ziele, die dem normalen Volk alle Winterfreuden austreiben sollten. Hitlers Größenwahn mit dem Marsch nach Moskau und Stalingrad wurde vor allem durch die eisigen russischen Winter gestoppt. Zwar leisteten dort auch die Eisenbahner fast Unmenschliches und für die Lokomotiven wurden aufwendige und komplizierte Frostschutzeinrichtungen entwickelt, der Kampf gegen Frost und Schnee – und die Übermacht der Roten Armee – ging aber letztlich verloren. Ein völlig unsinniger Angriffskrieg fuhr sich in den harten Kriegswintern fest.

1945 ging die politische Eiszeit für viele Deutsche zu Ende, die Eisenbahn musste noch lange gegen harte Winter kämpfen – in einem Maß, das die heutige DBAG nicht mehr bewältigen könnte. *WS*

Im Jahr 1929 war den Fahrgästen des Bernina-Triebwagens BCe 4/4 Nr. 5, Baujahr 1908, an dieser Stelle der Ausblick in die grandiose Landschaft verwehrt.



In den frühen 1940er-Jahren kämpft sich die Furka-Oberalp-(FO)-Zahnradlok HGe 4/4 I Nr. 32 durch die Schienenrinne über den Oberalp-Pass.

Fotos (3): ABB-Archiv

Schmalspurbahnen wurden meist dort gebaut, wo die topografischen Voraussetzungen den wirtschaftlichen Bau einer Normalspurbahn nicht zuließen. Das führte zu einem ausgedehnten meterspurigen Netz in der Ost-Schweiz, das heute hauptsächlich von der Rhätischen und der Matterhorn-Gotthard-Bahn betrieben wird und bis in Hochgebirgsregionen führt. Die Routen des Bernina- und Glacier-Expresses führen in die Geröllfelder jenseits



Foto: Küstner

Im freigefahrenen Eiskanal windet sich der FO-Zug dank Zahnradunterstützung am 5. Januar 1992 auf dem Oberalppass in die Höhe.



Bei der Schneeräumung in Moteratsch im Winter 1990 stößt der Pflug bereits an seine Grenze.

Vor allem die zahlreichen meterspurigen Bahnen der Schweiz haben alljährlich mit strengen Wintern zu kämpfen. Eis und Schnee sind Alltag.

Eis-Rinnen

der Baumgrenze. Die 1908 eröffnete Berninabahn überquert den gleichnamigen Pass seit 1913 auch im Winter. Der höchste Punkt liegt auf 2253 Metern über dem Meeresspiegel bei der Station Ospizio Bernina. In dieser Höhe liegt an acht Monaten im Jahr Schnee. Der Aufwand für den ganzjährigen Betrieb war stets hoch, die bekannten Dampfschneeschleudern G2x3/3 1051 und 1052 wurden eigens dafür bei SLM Winterthur (1910/1913) beschafft und die erforderliche Infrastruktur vom Personalgebäude bis zur Lawinengalerie musste gebaut werden. Ähnliches gilt auch für den Oberalppass, der immerhin auf eine Höhe von knapp 2050 Metern führt. Charakteristisch sind im Winter die tiefen Fahrrinnen, in denen sich die Züge bewegen.

Neben dem Schneefall, der in den hochalpinen Regionen in wenigen Stunden für Zuwächse im Meterbereich sorgen kann, stellen dort vor allem Lawinen und Schneebretter stets eine Gefährdung des Bahnbetriebs dar. So kamen am 28. Februar 1937 vier Mann eines Hilfszuges der Berninabahn ums Leben, die zuvor einen in der Nähe von Alp Grüm von einer Lawine eingeschlossenen Zug retteten. Mit einer Schneeschleuder gelang es ihnen, zunächst die Fahrgäste zu befreien. Als sie noch den Schneepflug des Unglückszuges sichern wollten, wurden die Männer des Hilfszuges selbst von einem Schneebrett gefangen. Sie beschlossen, zu Fuß den Rückweg ins nur wenige 100 Meter entfernte Alp Grüm anzutreten, und wurden dabei von einer weiteren Lawine erfasst. Fünf Mann spülte sie in die Tiefe und nur einer konnte lebend geborgen werden. Der Rest der Mannschaft erreichte bei einer Temperatur von rund -25 Grad Celsius nach über einer Stunde Alp Grüm.

Stefan Alkofer

Bedienung durch, nicht auf der AAE: Im November 2006 verließ „Alstätte II" als Sperrfahrt den Bahnhof Gronau.



Karte: Slg. hb, Bearb.: MEB

Der letzte Akt

Nach dem Ende des Betriebes im Frühjahr 2007 sind nun auch die Gleise abgebaut: Die Ahaus-Alstätter Eisenbahn gibt es nicht mehr, das Münsterland ist kleinbahnfrei.

Fotos (5): M. Schumann



Regelmäßig verkehrten Museumszüge der Euregio-Eisenbahn, die auch Güterwagen aus Alstätte überführten.



Zum Finale am 24. März 2007 wurden eigens Sonderfahrkarten gedruckt. VT 643.09 der PEG fuhr zum Abschied.



Gleis- und trostlos zeigt sich heute die Fläche vor dem Empfangsgebäude des früheren Endbahnhofs Alstätte.

Am 24. März 2007 charterten Eisenbahnfreunde aus Münster einen Triebwagen „Talent" von der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) für eine letzte Fahrt auf der einstigen Zwei-Staaten-Bahn Ahaus – Alstätte, die in früheren Tagen als Ahaus-Enscheder Eisenbahn (AEE) bis ins benachbarte Holland führte. Damit endete der Eisenbahnverkehr zwischen Ahaus und Alstätte, und das Münsterland verlor seine letzte Kleinbahn.

Vor über 100 Jahren, am 25. April 1903, nahm die AEE ihren Betrieb auf. Aufstieg und Niedergang von Textilindustrie und Kohletransporten prägten das Geschehen der AEE seit diesem Tag bis zum Ende der 1980er-Jahre. Der Güterverkehr begann bereits nach dem Ersten Weltkrieg zu schwächeln, nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde der eingestellte Personenverkehr zwischen Enschede und Ahaus nicht wieder aufgenommen. Wechselnde Betreiber machten die Betriebsführung in dieser Zeit nicht einfacher.

Der reguläre Personenverkehr auf dem deutschen Reststück endete 1966, der noch verbliebene Güterverkehr nach Holland im Jahr darauf. Ende der 1980er-Jahre war das Güteraufkommen auf der nur mehr neun Kilometer langen Strecke auf 8000 Tonnen pro Jahr gesunken.

1987 verkaufte der Mehrheitsgesellschafter der AEE, die Baumwollspinnerei Gronau, seine Anteile an eine Finanzgesellschaft. Diese jedoch veräußerte sie rasch weiter, und der Nachfolger strebte die rasche Stilllegung an. Wegen eines Bundeswehranschlusses nahe dem Bahnhof Alstätte unterblieb diese vorerst.

Erst am 3. Februar 1989 übernahm die neu gegründete Ahaus-Alstätter Eisenbahn GmbH (AAE) dank einer an Eisenbahnverkehr interessierten Firmengruppe Bahnanlagen und Betrieb. Eine Diesellokomotive wurde angeschafft, der 1998 eine modernisierte Ost-V 100 folgte. Der Verkehr stieg wieder an, nicht zuletzt dank der AAE-eigenen Werkstatt, die zuletzt rund 650 Wagen pro Jahr behandelte.

Da jedoch die Schwerpunkte der AAE-Bedienung außerhalb der Stammstrecke lagen, wurde die Werkstatt in Alstätte am 30. September 2005 geschlossen. Kurz darauf wurde die Strecke zur Abgabe ausgeschrieben, worauf sich niemand meldete. Am 31. März 2007 kündigte die AAE den Anschluss zur DB AG in Ahaus.

Mitte August begann von Alstätte ausgehend der Gleisrückbau, die letzte Weiche in Ahaus wurde am 15. September ausgebaut. Der Rat der Stadt Ahaus hat den Ankauf der Trasse beschlossen, die Nutzung ist noch offen.

Michael Schumann/hb


Foto: Gross


Gut verpackt und vor der winterlichen Witterung geschützt kam der Adler-Zug per Eisenbahn (!) in Nürnberg an. Ein Schwerlastkran hob die Lok vom Transportwagen.



Der Nachbau von Deutschlands erstem Zug ist ab sofort wieder im DB-Museum zu besichtigen.

Der Adler ist gelandet


Foto: G. Habermann

So sah der erste Nachbau aus, als die Flammen gelöscht waren.



Wie geleckt sah die vollständige Lok nach dem Entpacken aus.

„Der riecht ja noch nach Farbe", meinte eine Zuschauerin. Dafür musste sie zwar eine sehr feine Nase haben, aber er wirkte zumindest so: Der Adler; er ist zurück im DB-Museum in Nürnberg, wiederauferstanden und auf Hochglanz poliert. Es ist bereits die zweite Reinkarnation des bekanntesten deutschen Zuges, nachdem die erste aus dem Jahr 1935 am 17. Oktober 2005 beim verheerenden Brand in Nürnberg-Gostenhof ein Raub der Flammen wurde.

Ohne geht nicht: Der erste Zug Deutschlands, der 1835 zwischen Nürnberg und Fürth das Eisenbahnzeitalter hierzulande einläutete, ist nach Ansicht des DB AG-Vorstands unverzichtbarer Bestandteil des hauseigenen Museumsparks.

Den Bekanntheitsgrad des Adler-Zuges drückten auch die sieben Fernsehteams sowie die zahlreichen Fotografen aus, die die Ankunft auf dem Museumsgelände am 23. November 2007 dokumentierten.

Als der Zug endlich ausgepackt war und der für den Wiederaufbau verantwortliche Leiter der DB-Dampflokwerkstatt in Meiningen, Jürgen Eichhorn, dem Leiter des DB-Museums, Dr. Jürgen Franzke, das Betriebsbuch des Adlers übergab, ertönte Applaus für die mustergültige und vor allem betriebsfähige Restaurierung des Zuges, bei der ein Großteil der Teile unter erheblichen Mühen neu angefertigt werden musste und die in Rekordzeit stattfand. Nur acht Monate benötigten die Meininger Experten.


Fotos (4): Alkofer

Ein zufriedener Museumsdirektor Dr. Jürgen Franzke freute sich über den Heimkehrer.

Bei mehreren Probefahrten in Thüringen bewies die Lok auch bereits ihre Betriebstüchtigkeit und sie soll im Jahr 2008 dies auch öffentlich zeigen.

Etwa eine Million Euro verschlang die Restaurierung des Zuges. Ein beachtlicher Teil der Summe waren private Spenden vor allem der Modellbahnfreunde: Deutschlands größter Modellbahnhersteller Märklin legte 3333 Wechselstrom- und 999 Gleichstrom-Adler in H0 auf, in deren Verkaufspreis je 50 Euro für den Wiederaufbau des Vorbilds enthalten waren. So kamen stolze 216600 Euro zusammen! *Stefan Alkofer*



www.traktionswandel.de

Epoche-machend

Diese Homepage erweist sich als tolle Fundgrube für Motive vergangener Tage.

■ Die Zeit ab den 1970er-Jahren sei kalter Kaffee, meinen Sie? Na, dann schauen Sie mal hier rein! „Mit Bild und Text wird die Epoche des Traktionswandels auf den Gleisen der DB und – soweit möglich – auch der DR dokumentiert", heißt es im Einleitungstext. Und das ist nicht zu viel versprochen! Wovon diese Site lebt, sind in erster Linie Fotos, Fotos, Fotos. Da sind zum Teil richtige Kracher dabei, oft Motive, die nur im „Vorbeifotografieren" gemacht wurden: Gut, da ist die V 180 drauf, aber eigentlich wartete man ja auf die letzten 01... Alle Traktionen sind vertreten, die Bild- wie die weiteren Texte sind lesenswert und informativ. Dank aktiver Nutzung konnte bereits die eine oder andere Korrektur erfolgen. Autor Rolf Schulze gab zu, dass er mehr oder weniger mit erfrischender Naivität an die Sache herangegangen ist und von der Gestaltung von Internetseiten anfangs wenig wusste. Man kann sagen, dass sich die Homepage sehr gut entwickelt hat!



www.draisinentour-elbtalaue.de

Zum Gedenken und zum Planen

Wer war Herr Drais, und wo kann man mit seiner Erfindung fahren? Einige Antworten gibt es hier.

■ Mit einem Augenzwinkern, zugleich aber mit guten Informationen zum Thema Drais und Draisinen wartet diese Internet-Site auf. Man erfährt einiges über das berufliche Tun des Erfinders, doch den Hauptteil widmet die Homepage der Beschreibung von Draisinenstrecken. Hier wird man nicht nur mit deren Geographie vertraut gemacht, sondern man erfährt auch einiges über die Geschichte. Links führen direkt zu einigen Touren; dieses Verzeichnis darf noch gefüllt werden! Einer der Links führt auf die heutige Draisinenstrecke von Karow nach Borkow, die Bestandteil der früheren Eisenbahnstrecke Wismar – Sternberg – Karow war und 1996 stillgelegt wurde. Man mag geteilter Auffassung über die heutige Nutzung sein, an praktischen Hinweisen bis hin zur Buchung lässt diese aufgeschlagene Site dagegen kaum Wünsche offen (Direktwahl: www.draisine-mecklenburg.de). Die Hinweise sind so präzise, dass man eine genaue Tour vorab planen kann.

www.redstarrailways.com

Dlja Druzja Sheleznoij Dorogij

Eine Übersicht über Bücher und Videos sowie russische und sowjetische Eisenbahnmodelle gibt es hier.

■ Eher selten ist das Interesse für Modelle der früheren sowjetischen Staatsbahnen SZD und deren Nachfolgegesellschaften, obwohl dort die Hälfte des weltweiten Eisenbahnverkehrs stattfand (sagt jedenfalls diese Homepage). Doch es gibt überraschend viele Modelle zumindest in H0, worüber diese Homepage informiert. Es handelt sich fast ausnahmslos um Kleinserienhersteller, deren Erzeugnisse hohe Qualität aufweisen und die zum Teil in unserer Zeitschrift auch schon besprochen wurden. Auch auf Bücher, Magazine und Videos zum Thema SZD & Co. wird hingewiesen, was sich als durchaus umfangreich erweist. Leider trägt der eine oder andere Buchtitel die nicht zu übersehende Bemerkung „sold out" (ausverkauft). Bei den Videos treiben wohl schlechte Erfahrungen zur Vorsicht, denn einleitend wird darauf verwiesen, dass man nur Editionen bewirbt, deren Urheber man kennt. Das eigentlich Spannende an dieser Site ist der Sitz der Autoren: Die USA.



Mecklenburgs Mitte mit alsbaldiger Verlängerung nach Süden erschloss die Strecke Plau – Güstrow.

Mit Hurra und Hochrufen auf Großherzog Friedrich Franz: Am 4. Dezember 1882 weiht Mecklenburg die Strecke Plau – Güstrow ein.

Backstein-Lenz

Abscheulich ist das Wetter, als am 4. Dezember 1882 um Punkt 12.17 Uhr der Festzug mit dem Großherzog und seinem Gefolge in den Plauer Bahnhof einläuft. Gleichwohl, so berichtet die Plauer Zeitung zwei Tage später, habe das zahlreich versammelte Publikum „Se. Kgl. Hoheit...mit einem donnernden Hoch empfangen."

Den Auftrag zum Bau der 44 Kilometer langen, normalspurigen Bahnlinie hatte das Stettiner Unternehmen Lenz bekommen. Die Strecke Plau – Krakow – Güstrow erschloss den durch Großgrundbesitz geprägten Süden Mecklenburgs. In Güstrow erfolgte die Anbindung an die Strecke Berlin – Rostock. Betrieblicher Mittelpunkt der

Bis Meyenburg hält die Prignitzer Eisenbahn (PEG) den Personenverkehr ab Pritzwalk auf dem südlichsten Streckenabschnitt aufrecht.



Foto: U. Winterberg

Beim Bahnhofsfest anno 1996 in Plau am See waren die 91 134 und dahinter die 65 1057 der Berliner Eisenbahnfreunde die Starloks.

Güstrow-Plauer Eisenbahn-Gesellschaft wurde die vorläufige Endstation Plau am See, seinerzeit ein aufstrebender Industriestandort. Lokschuppen, Wasserturm und Zwölf-Meter-Drehscheibe ergänzten das Bahnhofsensemble. Mit drei B-Kupplern von Vulkan in Stettin, vier Personen- und 25 Güterwagen startete der Betrieb.

Schon 1886 wurde der Schienenstrang nach Süden verlängert, von Plau bis Wendisch-Priborn. Und am 11. Dezember 1887 erfolgte an der Bezirksgrenze bei Meyenburg der Lückenschluss mit Preußens Staatsbahn, die ihrerseits am selben Tag den Abschnitt von Meyenburg bis Neustadt/Dosse in Betrieb nahm. Der Weg ins Herz Mecklenburgs war so auch als Ab- →



Foto: RBD Schwerin/Verkehrsmuseum Dresden

Bahnhof Plau anno 1901: Das zahlreiche Personal posiert vor dem Empfangsgebäude, zusammen mit der urigen Weichenlaterne.


Foto: Erb

Die Eldebrücke kurz hinter der Ausfahrt aus dem Bahnhof Plau passiert in gemächlicher Fahrt 52 8029 mit vierachsigem Bghw-Wagen.


Foto: U. Winterberg



Foto: Erb

Karow 2007: Fielen da nicht gewisse Zutaten der Moderne inklusive der Fensterzier aus Spanplatten auf, wäre die Zeitreise perfekt.



Foto: Slg. Erb

Die handkolorierte Postkarte des Bahnhofs Karow belegt, dass es auch um die Wende zum 20. Jahrhundert betriebsarme Zeiten gab.

zweig der 1846 entstandenen Fernbahnstrecke Berlin – Hamburg hergestellt.

Das Bahnhofsgebäude im brandenburgischen Meyenburg ist wie die Mecklenburger Bahnbauten in Plau, Karow und Krakow in Backstein – die Flügel wie in Hoppenrade in Fachwerk mit Ziegelgefachen – errichtet, zeigt aber andere Stilmerkmale, geprägt vom Historismus, und eine abweichende Auffassung von der Gliederung des aufgehenden Mauerwerks.

Obwohl eigentlich als Nebenbahn konzessioniert, wurde alsbald verfügt, die Strecke als Hauptbahn zu betreiben. Zum wichtigen Knotenpunkt wurde ab 1885 der Bahnhof Karow, jüngst Vorbild für den Auhagen-H0-Bausatz „Neupreußen". In Karow war nun das Umsteigen auf die mecklenburgische Südbahn Parchim – Neubrandenburg und ab 1887 auch Richtung Wismar möglich.

Der Bedeutung des Knotenpunkts entsprachen die großzügig ausgeführten Bahnanlagen samt dem Empfangsgebäude. Der schlichte, gleichwohl stattliche Backsteinbau weicht nicht stilistisch, wohl aber in der Gliederung des Gesamtbaukörpers deutlich von den Typenbauten in Plau und Krakow ab.

Die Betonung der Horizontalen durch Stockwerksgesime, die Fenster- und Dachformen, bei den Querhäusern mit außenliegendem Giebelsparren, stimmen mit den übrigen Empfangsgebäuden der Güstrow-Plauer Eisenbahn überein. Das Fassadenschema mit traufenständigem Mitteltrakt und beiderseitigen Querhäusern sowie anschließender einachsiger Wiederaufnahme des Flügelprinzips erinnert jedoch an die stilbildende Fassadenaufteilung französischer Herrenhäuser des Barock und variiert das Anlagenkonzept des bereits 1850 gebauten Güstrower Empfangsgebäudes. Das einseitige Doppelquerhaus deutet auf eine nachträgliche Erweiterung hin.

Obwohl die mit der Strecke entstandenen Bahnhochbauten, dank der lenzschen Normalien preußischen Typenbauten des Standardisierungsprogramms durchaus eng verwandt, etwas anderes vermuten lassen, war der Umfang des Personenverkehrs von Anfang an eher bescheiden. Daran änderte sich auch wenig, als die Güstrow-Plauer Eisenbahn wie die anderen Mecklenburger Privatbahnen 1890 in den Staatsbesitz des Großherzogtums übergingen. 1908 verzeichnete man rund 23000 Reisende; 1927 verkehrten maximal vier Personenzug-Paare täglich. Höherwertige Reisezüge erreichten die Erholung bietenden Kleinstädte an den Seen sogar erst Mitte des 20. Jahrhunderts.

Die Krakower Fahrdienstleiter Wilfried Schulz und Egon Müncheberg, von 1956 bis 2001 auf dem Bahnhof im Dienst, erin-



Foto: Oltersdorf

10. Mai 1982: Anlässlich der 100-Jahr-Feier der Güstrow-Plauer Eisenbahn hält 01 2204-4 des Bw Wismar auf Sonderfahrt in Karow.

nern sich gut. „Der D-Zug München – Rostock fuhr auf unserer Strecke. In den 60er- und 70er-Jahren hielten D 79 und D 80 Leipzig – Rostock in Krakow; wegen des zu kurzen Bahnsteigs mussten die Reisenden in die vorderen Wagen gehen, um auszusteigen", erzählt Egon Müncheberg.

Nach wie vor dominierte aber das Güteraufkommen: „Der Güterverkehr war so stark, wir wussten oft gar nicht, wo wir alle G-Wagen abstellen sollten", bestätigt Wilfried Schulz. Die Länge der Bahnhofsgleise wurde auf zweieinhalb Kilometer erweitert. Anschlüsse zum Düngemittellager, zur Getreidehalle, zum Holzbau-Werk, VP-Lager und zur Spiritusfabrik wurden mit einer Kö bedient. Die Spiritusfabrik lieferte übrigens vertragsgemäß das Wasser für die in Krakow Station machenden Dampflokomotiven. Damals waren allein im Bereich des Bahnhofs Krakow etwa 30 Reichsbahner beschäftigt.

Die drastische Zunahme des Güterverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg hing unmittelbar mit der reparationsbedingten Demontage des zweiten Gleises auf vielen Hauptstrecken zusammen. Besonders nach dem Bau des Überseehafens Rostock fungierte die Strecke Güstrow – Plau – Neustadt/Dosse, deren ursprüngliche Kiesbettung bereits bald nach Kriegsende einem Schotterbett gewichen war, als Entlastung der Magistrale Berlin – Neustrelitz – Rostock und der Hauptbahn Wittenberge – Schwerin – Wismar/Rostock. Mit dem Einbau von Betonschwellen zollte man in den 70er- und 80er-Jahren den höheren Achslasten Rechnung.

Und heutzutage? Gras überwuchert die Gleise, der Bahnhof Krakow liegt verwaist. Aber Respekt: Die vergangenen 125 Jahre sieht man dem stattlichen zweieinhalbgeschossigen Ziegelsteinbau mit seinen niedrigen Anbauten aus späterer Zeit kaum an. Das Obergeschoss des Empfangsgebäudes ist immer noch bewohnt. Otto T., ein pensionierter Reichsbahner, lebt hier. Die Leute erzählen sich, dass er an Feiertagen →



Foto: Erb

Auch im Detail macht das Empfangsgebäude von Krakow noch einen recht ordentlichen Eindruck, ist es doch zum Glück bewohnt.



Foto: RBD Schwerin

Mit Bahnmeister-Schienenfahrrad: Stolz präsentiert sich das Personal des Bahnhofs Krakow anno 1901 dem Fotografen.


Foto: Erb

Im Dornröschenschlaf, Oktober 2007: Der Bahnhof des beschaulichen Kurorts Krakow am See wartet auf den Weckkuss des Prinzen.



Foto: Erb

Bestimmen im Oktober 2007 das Bild im schon 1850 erbauten Bahnhof Güstrow: Moderne Ostseeland-Verkehr-Triebwagen.



Foto: U. Winterberg

118 131-2 steht bereit für den Besuch des Bundeskanzlers Helmut Schmidt 1981 in Güstrow, wo Ausnahmezustand herrscht.

gerne noch die alte Eisenbahner-Uniform trägt. Im ehemaligen Wartesaal im Erdgeschoss hat sich ein Döner-Imbiss eingerichtet. Nur die eigentlichen Diensträume der Bahn liegen brach.

Wie im Dornröschenschlaf wartet die traditionsreiche Station des beschaulichen Kurorts auf bessere Zeiten und träumt derweil von den Tagen, als König Dampf regierte mit der Baureihe 64 im Personen- und den 57, 50 und 44 im Güterverkehr.

Mit 50 850 des Bw Güstrow war Lokführer und Ausbilder Ulrich Winterberg aus Plau viele Jahre auf seiner Stammstrecke Güstrow – Plau – Neustadt/Dosse unterwegs. „Es war eine Knüppelbahn, schwierig zu fahren“, erinnert sich Winterberg und schildert: „In Hoppenrade kam aus der Kurve heraus eine stramme Steigung, auch nach dem Halt in Karow war es schwer anzufahren, besonders im Herbst, wenn die Schienen feucht und voller Laub waren, aber wir haben es gemeistert!“

Leichter wurde Winterbergs Dienst mit Dieselloks wie der 118. An eine, „die mit der Glasfaserkanzel“, erinnert er sich besonders gut: 118 131-2 stand bereit, als Bundeskanzler Helmut Schmidt 1981 Güstrow besuchte. Die Kleinstadt war damals im Ausnahmezustand, die Staatsorgane hatten das Kommando übernommen.

Vergangenheit. Die DB AG hat sich von der Strecke, zuletzt vom Nordabschnitt ab Karow, getrennt. Personenverkehr findet derzeit nur noch durch die PEG von Pritzwalk her bis Meyenburg statt. Pro Woche ein Güterzug fährt bis Karow. Aber es keimt Hoffnung: PEG-Betriebsleiter Frank Brechler rechnet mit einer Wiederaufnahme des Güterverkehrs im ersten Quartal 2008. Bis dahin soll die Gesamtstrecke instandgesetzt sein: Neues Leben für die 125-Jährige?

Eckart Erb/hc

KRAKOW UND CO. EN MINIATURE

Die Empfangsgebäude von Krakow und Plau sind ursprünglich identisch, aber spiegelbildlich ausgeführt. Alt-Meister Günter Fromm gibt in seinem Standardwerk „Modellbahn-Bauten“ die Aufrisse des Typen-Bauwerks unter dem Namen „Kröpelin“ wieder und empfiehlt noch den Nachbau aus Pappe und dünnen Holzleisten.

Auf der Suche nach norddeutschen Vorbildern stieß die Firma Auhagen nach Hinweisen aus der Mecklenburger Modellbahnszene, insbesondere vom Karow-Lübzer Modelleisenbahn-Club, auf den Bahnhof Krakow. „Die gefällige Ziegelbauweise und die vielfältigen Kombinationsmöglichkeiten waren faszinierend“, betont Auhagen-Chefentwickler Robert Werner. „Wir haben ausgerechnet, dass aus dem abgewandelten H0-Bausatz allein 27 Mecklenburger Bahnhöfe gebaut werden können“, stimmen ihm Tilmann Basedow und Bernd Schuchardt vom Karow-Lübzer MEC zu. Auch Spur-0-Erneuerer Bernd Lenz fing Feuer, Joachim Jüchser (Real-Modell) entwickelte passende Nebengebäude für 0-Krakow.

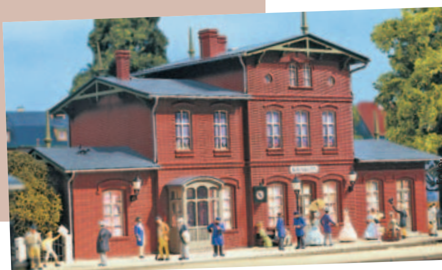


Foto: Auhagen

Auhagens H0-Krakow gibt den Zustand des Vorbildes von 1901 wieder.



Weltbild-Modellbahn-Edition

Klaus Eckert u.a.: Weltbild-Modellbahn-Sammel-Edition; je Band 100 S., 200 Abb.; Weltbild-Verlag, Augsburg ab 2007. Kennenlernband: 2,95 Euro, Folgebände je 11,96 Euro.

■ Nach dem großen Erfolg der Weltbild-Buchedition Märklin gibt es jetzt eine neue Serie. Sie wendet sich an alle ambitionierten Modellbahner, die in der Baugröße H0 zu Hause sind. Die ersten Bände liegen nun vor. Sie fesseln schon beim ersten Durchblättern. Wer sich in die Bücher vertieft, um die Bastelschritte selbst auszuprobieren, wird vor allem die klaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen zu schätzen wissen. Die informativen Texte werden von exzellenten, aussagekräftigen Bildern ergänzt. Sie stammen unter anderen von so namhaften Modellfotografen wie Jörg Chocholaty. Die einzelnen Bände sind allesamt klar strukturiert (zum Beispiel einleitendes Kapitel „Modell & Vorbild" oder optisch abgesetzte Kästen mit nützlichen Tipps). Während sich Band 1 dem ewig jungen Thema „Bahnbetriebswerke" widmet und dabei verschiedene Bw vorstellt (von der Lokstation bis zum großen Museums-Bw), geht es im Band 2 „Blumen, Büsche, Bodendecker" um die Landschaftsgestaltung (unter anderem Begrünen, Wasser-Imitation, Uferbepflanzung und Schnee). Im dritten Band haben die Redakteure einen Ausflug in die Welt der Berge gewagt: „Eisenbahn in den Bergen". Hier wird gezeigt, wie sich reizvolle Alpenbahnmotive, beispielsweise von der Rhätischen Bahn, modellbauerisch umsetzen lassen. Beeindruckend auch der Nachbau eines Teilstücks der Tauern-Südrampe mit herrlicher Herbststimmung. Jeder Sammelband ist rund 100 Seiten stark und enthält über 200 Farbbilder. Bestellmöglichkeit über www.weltbild.de (suche: Zum Beispiel „Modellbahn"; siehe auch unter www.weltbild.de, Sammler-Editionen die Rubrik „so funktioniert's" mit 6-Sterne-Sammler-Garantie); per Fax: 0821/7004369 bzw. 0180/53 54 367 (0,14 EUR/Min., Festnetz T-Com). Der Kennenlernband „Faszination Bahnbetriebswerk" ist gratis (Porto/Verpackung 2,95 Euro) und darf in jedem Fall behalten werden (keine Clubmitgliedschaft/der Bezug dauert nur so lange, wie vom Kunden gewünscht). Jeder weitere Themen-Band kostet 11,96 Euro plus Porto/Verpackung. *ws*



● ***Fazit: Exzellent illustrierte Praxis***

Die Kraft der Farblosigkeit

Gnant, Camartin, Köppel: Bahnalltag. Reportagen aus vergangener Zeit. AS Verlag; Zürich 2007. ISBN 978-3-909111-44-6, 160 Seiten, 116 Sw-Abbildungen; Preis: 54,80 Euro/88 CHF.



■ Der Schweizer Fotograf und Kameramann Rob Gnant, Jahrgang 1932, war jahrzehntelang unter anderem für die Neue Zürcher Zeitung unterwegs. Immer wieder stieß er bei seiner Arbeit auch auf das Thema Eisenbahn. Seine beeindruckenden Schwarzweiß-Bilder aus dem Eisenbahn-Alltag sind weder Inszenierungen noch Schnappschüsse; er bewies stets die Geduld, auf den besonderen Moment zu warten. So kondensierte der talentierte Fotograf und Beobachter dichte, berührende Stimmungen, die uns meist kaum auffallen, in den Silbersalz-Kristallen seiner Filme. *al*

● ***Fazit: Ganz große Kunst.***

Grandiose Abschiedsszenen

Robin Garn (Hrsgb.): Unser Dampf. Acht Fotografen, acht Rückblenden. Verlagsgruppe Bahn; Fürstenfeldbruck 2007. ISBN 978-3-89610-184-6, 208 Seiten, 196 Farb-, 13 Sw-Abbildungen; Preis: 40,00 Euro.



■ Mal ernst, mal heiter, mal in dokumentarischer Strenge, mal in ausgelebter Emphase, durchweg farbig, ganz selten in Schwarzweiß: Acht eisenbahnbegeisterte Fotografen von Rang und Namen, zweifelsohne in Personalunion auch fotografierende Eisenbahnenthusiasten, öffnen ihre Schatzkisten, angefüllt mit bemerkenswertesten Trophäen der Dampflokjagd. Christian und Wolfgang Eilers, Robin Garn, Günter Haslbeck, Frank Neuwald, Stefan Pfütze, Joachim Schmidt und Bernd Seiler würzen ihre Hommage an König Dampf nicht nur mit glänzend eingefangenen Sternstunden der leidenschaftlichen Hingabe, sondern auch mit anspruchsvollen Texten, wobei Seilers hintersinnige Schilderungen ganz besondere Aufmerksamkeit verdienen. *hc*

● ***Fazit: Das ideale Weihnachtsgeschenk für Dampfliebhaber***



Außerdem erschienen

Alltags-Episoden

Heiko Schmidt: Abgeknipst. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2007. ISBN 978-3-937496-22-X, 112 Seiten, 35 Farb-, 6 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 15,80.

Von einem, der eigentlich auszog, Stellwerker zu werden: Schaffner, Zugbegleiter und Zugführer Heiko Schmidt erfreut mit seinem unorthodoxen, bisweilen auch unverblümten Erzählstil. Der Untertitel „Die komischsten, seltsamsten und erstaunlichsten Erlebnisse eines Schaffners" verspricht nicht zu viel.

• **Präsent für gemütliche Winterabende**

Goldener Oktober

Karl Gebele: Kompaktkurs Anlagenbau. EJ-Anlagenbau und -Planung, 4/07. VGB, Fürstenfeldbruck 2007. ISBN 978-3-89610-185-3, 88 Seiten, 219 Farbabbildungen; Preis: Euro 13,70.

Der Kompaktkurs basiert auf der 2005 und 2006 vom Eisenbahn-Journal publizierten Serie „Goldener Oktober", um neue Bilder und Texte ergänzt. Autor Karl Gebele vermittelt in Wort und Bild die grundlegenden Arbeitstechniken inklusive der Herbstlandschaftsgestaltung.

• **Handliche Zusammenfassung**



Das Zuglaufschild des außergewöhnlichen Sonderzuges war begehrtes Souvenir und Fotoobjekt.



Die beiden Dampfloks 424.247 und 424.009 (MAV Nosztalgia) übernehmen im ungarischen Köbanya Felsö den Zug bis zur rumänischen Grenzstadt Curtici.



Das verwitterte Andreas-Kreuz mit handgeschriebener Warnung stand in Rumänien.

Foto: Michael Frick

DAMPF überm BOSPORUS

Ihren 25. Geburtstag feierte die IGE mit 230 Dampffans auf einer außergewöhnlichen Sonderfahrt quer durch Südost-Europa.



Die rumänische 230.516 kann ihre deutsche Schwesterlok S3/6 genauso wenig verleugnen wie die 231.065 ihre Verwandtschaft zur P8.

Südost-Europa erlebte ein einmaliges Dampf-Ereignis



Kräftig geheizt wurde auch auf der bulgarischen 16.01. Die Baureihe 16 entspricht der deutschen Baureihe 42.



Die hinter der 16.01 hängende 01.23 war nur Ersatzlok für die defekte 15.215. 16.01 führt an der Spitze, da nur ihr Personal über Streckenkenntnis nach Veliko Tarnovo verfügte.



Die Lokführer-Perspektive ist nicht nur für männliche Eisenbahnfreunde attraktiv.

„Mit Volldampf zum Bosporus", unter diesem Motto stand die 5229 Kilometer lange IGE-Jubiläums- und Eisenbahn-Romantik-Reise vom 15. bis 29. September 2007. Die Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE) aus Hersbruck bei Nürnberg hatte zu ihrem Jubiläum „25 Jahre Eisenbahn Erlebnisreisen" diese Marathon-Dampfzug-Tour auf den Spuren des Orient-Expresses organisiert.

Der Nostalgiezug fuhr von Bayern nach Istanbul und zurück: Durch Österreich, die Slowakei, Ungarn, Rumänien, Serbien, Bulgarien und den europäischen Teil der Türkei. Der Neun-Wagen-Zug aus ehemaligen DB-Schnellzugwagen der 1960er-Jahre wurde auf der zweiwöchigen Reise ausschließlich von Dampfloks gezogen. 230 Eisenbahnfans aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, England, Amerika und Australien waren an Bord. Was sie erlebten, übertraf ihre kühnsten Erwartungen.

Das wohl ungewöhnlichste Ereignis war eine Zug-Entführung in der Nacht zum siebten Reisetag im bulgarischen Plovdiv. Der Bosporus-Express war dort um 1.30 Uhr angekommen, achteinhalb Stunden nach Plan. Während die Reisenden im Hotel ungefähr drei Stunden Schlaf genossen, unternahm die leere Zuggarnitur eine abenteuerliche Reise. Bulgarische Eisenbahner wollten die Wagen vom Ankunfts- auf ein Abstellgleis rangieren. Die verwendete Lok sollte anschließend einen planmäßigen Nachtschnellzug übernehmen, der auf dem Nachbargleis stand. Sie fuhr jedoch versehentlich mit der IGE-Garnitur auf die Strecke. Der besetzte Nachtexpress blieb stehen. Nach etwa 30 Kilometern wurde die Verwechslung bemerkt und der IGE-Zug zurückgebracht. Weil die Irrfahrt über ein Gleisdreieck führte, stand er am Morgen verkehrt herum im Bahnhof und dadurch wurde die Geschichte schnell publik.

Das zweite große Gesprächsthema waren die schier unglaublichen Verspätungen. So erreichte der Zug beispielsweise am →



Foto: Michael Frick

Die Blaue Moschee (Sultan-Ahmet-Moschee) ist ein Muss für alle, die die Metropole an der Grenze von Orient und Okzident besuchen.







Typische Folklore wurde bei der schmalspurigen Rhodopenbahn in Bulgarien präsentiert.

Die 56.009 der türkischen TCDD, eine Verwandte der deutschen Baureihe 50, wurde eigens für die IGE-Tour restauriert, benötigte jedoch die Untertützung einer E-Lok.

fünften Tag mit fünf Stunden Verspätung Veliko Tarnovo; der Grund war jedoch außergewöhnlich: In Russe, dem rumänisch-bulgarischen Grenzbahnhof, wurde die vorgesehene Abfahrtszeit anfangs nur von 13.45 auf 15 Uhr korrigiert, denn die ursprünglich als Verstärkung vorgesehene 15.215 ging bei der Überführung nach Russe kaputt. Jetzt wurde auf die Ersatzlok 01.23 gewartet. Geradezu symbolhaft besitzen drei der vier Uhren am Bahnhofsturm von Russe keine Zeiger. Aber das war dann noch nicht alles. Die heftigen Bremsungen des rumänischen Lokpersonals am Vortag hatten Spuren am IGE-Zug hinterlassen. Mehrere Wagen bekamen Flachstellen. Ein bulgarischer Wagenmeister befand nun, dass der Zug in diesem Zustand nicht auf die Strecke dürfe. Ein Nervenkrieg begann. IGE-Chef Armin Götz führte zahlreiche Telefonate. Das Ergebnis: Der Zug kann nur weiterfahren, wenn die beiden am stärksten betroffenen Wagen herausgenommen werden: Der Speise- und ein Sitzwagen. Jetzt hieß es umpacken und zusammenrücken! Die leeren Wagen wurden in eine Werkstatt gebracht. Dort sollten ihre Räder auf der Unterflurdrehbank wieder eine einwandfreie Form be-

Mit dem serbischen Vierzylinder-Dampfer 01.088 (Baujahr 1922, Karlsruhe) geht es durch bezaubernde Balkan-Hügellandschaften.



Die Dampflok 609.076 der Rhodopenbahn (760-mm-Spur, gebaut zwischen 1922 und 1945) benötigt Pflege. Sie wurde 1949 in Polen nach sächsischem Vorbild gefertigt.



Hagen von Ortloff (li.) und ein Kamerateam begleiteten die Fahrt für „Eisenbahn-Romantik".



Die Hinfahrt führte durch Rumänien, die Rückreise durchquerte Serbien.

kommen. Gespanntes Warten kennzeichnete den Morgen des nächsten Tages: Punkt 8 Uhr sollte der Zug in Veliko Tarnovo losdampfen. Kurz vor 9 Uhr schart IGE-Chef Armin Götz über 200 Ungeduldige am Bahnsteig um sich: „Die schlechte Nachricht: Es dauert noch eine Stunde bis zur Abfahrt. Die gute: Der Zug ist wieder komplett!"

Am Ziel Istanbul traf der Zug neun Stunden später als geplant ein. Die Fahrgäste, überwiegend ältere Eisenbahnfans mit genug Geduld für eine solche Abenteuerreise, ertrugen es mit Fassung. Schließlich hieß es: „Der Weg ist das Ziel." 15 verschiedene Dampfloks aus den jeweiligen Ländern waren während der Reise am Zug; dazu kam ein Ausflug mit dem Schmalspurdampfzug der bulgarischen Rhodopenbahn durch →



Die Dampfloks 33-087 (BR 52, Kassel, 1944) und 01-088 überqueren im gemächlichen Tempo die marode serbische Brücke.



Dem serbischen Dampflokführer sind die Strapazen anzusehen.

Einmal mit Dampf bis zur asiatischen Grenze



Die ungarische Stromlinien-Tenderlok 242-001 an der Spitze des Bosporus-Expresses im Budapester Westbahnhof.

Fotos (15): IGE/Thomas Kohl

eine grandiose Gebirgslandschaft. „Eine Wahnsinnstour!“, betonte IGE-Chef Armin Götz am vorletzten Reisetag beim Abschlussabend im Eisenbahnmuseum Bratislava und wandte sich an die Teilnehmer: „Wenn Sie die Anspannung hinter sich gelassen haben, werden Sie erkennen, dass Sie bei einer legendären Fahrt dabei waren!“ 5229 Kilometer von Hersbruck nach Istanbul und zurück fast ausschließlich mit Dampfkraft. Das hatte die IGE noch nie angeboten und das wird es wohl auch nicht nochmal geben. Götz erzählte auch, dass die Idee zur Fahrt von Kunden gekommen sei und die IGE zunächst prüfen musste, ob es im 21. Jahrhundert überhaupt möglich wäre, einen nur von Dampfloks gezogenen Reisezug auf diese Route zu schicken. Es schien schwierig, aber machbar. Im Verlauf der Fahrt zeigte sich aber, dass auch in Südosteuropa die Hürden für Dampflokeinsätze immer höher werden. Es gibt zwar motivierte Eisenbahner, die das schier Unmögliche versuchen, aber auch sie kämpfen oft gegen die Tücken der Technik oder bürokratischen Widerstand .

Auch das Speisewagen-Team um Christian Markus lieferte eindrucksvolle Zahlen: 260 Kilogramm Fleisch, 600 Liter Kaffee, 250 Liter Tee, 95 Liter Speiseeis und 1776 Liter Bier wurden bis zum Abschlussabend konsumiert. Bordsanitäter Jürgen Baader hatte 106 Einsätze: unter anderem neunmal bei Reisenden mit Rußpartikeln in den Augen. Ernstere Probleme oder Unfälle gab es glücklicherweise nicht. Das SWR-Fernsehteam hatte bis zum vorletzten Tag 3300 Minuten im Kasten, unbearbeitet wären das 110 „Eisenbahn Romantik“-Sendungen.

Die Verspätungen summierten sich in den zwei Wochen auf 1941 Minuten, über 32 Stunden. „Eigentlich sind wir noch gar nicht da“, scherzte Götz beim Abschlussabend. *Thomas Kohl/al*



Die elegante, österreichische 919.138 der „Brenner&Brenner“-Dampflokgesellschaft half bei der Rückreise ab Bratislava.



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Vorbildgerechter

Betrifft: Probefahrt „G-fährtin", Heft 12/2007

Mich hätten die Hintergründe für die Wahl des Maßstabs 1:27 interessiert, der außerhalb jeder Norm liegt. Er ist ja nicht so weit von Nenngröße I entfernt, dass er der gegenüber einen Vorteil brächte. Zahlreiche Spur-I-Modelle können problemlos auf LGB-Gleisen eingesetzt werden. Wenn es denn aber größer als Spur I sein sollte, warum dann nicht gleich Spur II und Maßstab 1:22,5? Da Piko zeitgleich ein eigenes Gartenbahn-Gleissystem herausbrachte, hätte es sich angeboten, dieses für 64-Millimeter-Spurweite auszulegen. Ich bin sicher, dass es viele Interessenten für eine maßstäbliche Normalspurgartenbahn gäbe, sowohl Neueinsteiger als auch zusätzlich zur vorhandenen Meterspurbahn (IIm). Mit dreischienigen Abschnitten könnte man einen vorbildgerechten und viel interessanteren Modellbahnbetrieb machen als mit dem Mischen von Normal- und Schmalspurfahrzeugen auf 45 Millimetern. Bisher angebotene Fahrzeuge und Gleise der Spur II waren einfach zu teuer, um größere Verbreitung zu finden. Piko hat hier die Chance vertan, die bezahlbare Alternative zu werden.

Christof Henseler, 13057 Berlin

Extra-Hefte

Betrifft: „Dampflokwinter im Erzgebirge", Heft 11/2007

Danke für die tolle Dampf-DVD im November-Heft. Ich kaufe jedes Heft in Rotterdam seit 15 Jahren und habe mittlerweile dafür gesorgt, dass im Monat November drei Extra-Hefte abgenommen worden sind. Ich würde es begrüßen, noch weitere DVD auf diese Art und Weise zu bekommen. Das wäre einfach super!

Willem Hagoort, E-Mail

Materialfehler

Betrifft: „Vollzeit-Kraft", Heft 10/2007

In die Schilderung des Auslandseinsatzes der E40 in der Schweiz hat sich ein Fehler eingeschlichen. Der Stromabnehmer-Anschluss erfolgte nicht mit einem Silikon-, sondern vielmehr mit einem Teflon-Schlauch.

Werner Streil, 81671 München

Volltreffer

Betrifft: „Dampflokwinter im Erzgebirge", Heft 11/2007

Ich kann es kaum erwarten, bis das neue Heft des MODELLEISENBAHNER in meinem Briefkasten steckt, und freue mich jedes Mal, die interessanten und abwechslungsreichen Berichte zu lesen. Mit der beigefügten DVD haben Sie bei mir voll ins Schwarze getroffen.

Andreas Bendfeld, E-Mail

Teurer Lokschrott

Betrifft: „Lauf-Hilfe", Heft 10 und 12/2007

Vielen Dank für den Bericht über den Zusammenbau der 56.2-8 von Weinert. Ein sehr schönes Modell, das, wenn der Zusammenbau und die Lackierung gelingen, seinen Preis wert ist. Aber es ist schon erstaunlich, dass man am besten erstmal auf eine Anleitung in einer Modellbahnzeitschrift warten muss, wenn man solche Modelle mit Erfolg zusammenbauen will. Das erinnert mich schmerzhaft an meine ersten Versuche mit solchen Lok-Bausätzen. Damals waren es eine Kittellok und eine 41 Öl in N von M+F. Beide endeten als teurer Lokschrott. Mein Rat an alle, die nicht über die gleichen Fähigkeiten wie Rainer Albrecht verfügen: Warten Sie lieber auf das entsprechende Großserienmodell.

Werner Hoffmann, 45219 Essen

Bedenklich

Betrifft: Bahnpost „Beschwerlich", Heft 11/07

Im Gegensatz zu meinem ehemaligen Bahn-Kollegen Andreas Beck finde ich es durchaus bedenklich, wenn es Schule machen sollte, dass einzelne Bereiche eines Unternehmens sich aus der Gesamtbelegschaft derart hervorheben wollen, dass sie sogar auf einem besonderen Tarifvertrag bestehen. Nicht falsch verstehen, auch ich als Transnet-Mitglied und ehemaliger Eisenbahner habe sehr wohl Verständnis für die Belange unserer Lokführer im Unternehmen. Aber die Tatsache, dass man sich nicht einmal mehr mit den übrigen Vertretern der Kollegen im Unternehmen an einen Tisch setzen möchte, um gemeinsam für die Verbesserung der sozialen Umstände einzutreten, halte ich für bedenklich. Einigkeit unter den Gewerkschaftern ist wichtiger als die Privilegierung bestimmter Berufsgruppen innerhalb eines Unternehmens.

Torsten Burkhardt, E-Mail

Gattungsschild

Betrifft: Test „Im Osten zu Hause", Heft 11/2007

Das Gattungsschild ist teilweise falsch, denn die Lok der Baureihe 38.2-3 gehörte schon immer zur Gattung Personenzuglok (P) und nicht zur Gattung Güterzugtenderlok (Gt). Somit ist die Beschriftung zwar vollständig, aber nicht tadellos.

Wolfgang Kohlsche, 06667 Weißenfels

Mischbetrieb

Betrifft: „Innovative Mischung", Heft 12/2007

Es ist nicht das erste Mal, dass auch bei unserem Hobby das Rad wieder neu erfunden wurde. Diesmal haben Sie ab Seite 64 einen „innovativen Oldtimer" vorgestellt. Der AC-/DC-Mischbetrieb auf dem Märklin-C-Gleis ist aber erst neun Jahre alt. Die ersten Berichte von mir und anderen Kollegen erschienen in der Miba 11/98 und im EJ III/98 über die Möglichkeiten des Zweileiter-Gleichstrom-Betriebs auf dem Märklin-C-Pukogleis. Im EJ 6/2003 beschreibe ich den „simultanen AC/DC-Mischbetrieb mit automatischer Systemumschaltung auf Märklin-C-Gleis". Um es ganz klar zu betonen: Ich möchte ohne jegliche kommerziellen Pläne meine Entwicklung allen Interessierten zur Verfügung stellen. Bei der Gelegenheit sei daran erinnert, dass „Nordmodul", ein Fremo-Abkömmling, lange den AC-/DC-Mischbetrieb auf dem K-Gleis praktiziert hat.

Walter Zöller, 61352 Bad Homburg v.d.H.

Anmerkung der Redaktion: Die von unserem Leser angesprochene „innovative Mischung" bezieht sich auf das Gesamtkonzept der Werkstatt-Serie und nicht speziell auf den GS-/WS-Mischbetrieb. Idee und Umsetzung sind übrigens deutlich älter als die erwähnten Realisierungen. Besagter Mischbetrieb wird seit den 50er-Jahren auf Trix-Express-Gleisen praktiziert.

BASTELTIPPS

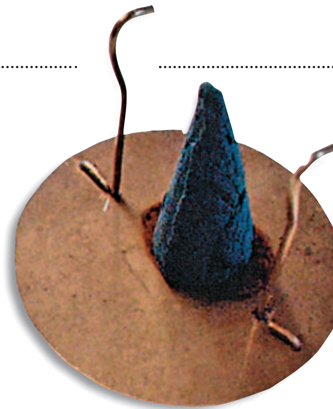
Räucherschlot

Vorweihnachtliche Gerüche aus Fabrikschornsteinen.

■ Ein erzgebirgisches Räuchermännchen stimmt mit Kerzenduft auf Weihnachten ein. Von konventionellem Dampföl kann man das wahrlich nicht behaupten. Vorweihnachtsstimmung kann man sich trotzdem einfach auf die Modellbahn holen. Man nehme den Schornstein eines Bahnbetriebswerks und durchbohre die Anlagenplatte darunter. Beim Klempner findet sich ein 20-mm-Kupferrohr, das man auf etwa 110 mm ablängt. Die notwendige Grundplatte zur Befestigung des Räucher-Unterbaus an der Anlage sollte einen Durchmesser von 40 mm mit einer Bohrung mit dem Innendurchmesser des Schlotes haben. Zwei weitere Bohrungen nehmen später die Schrauben auf. Etwa 30 mm von einem Rohrende entfernt, erhält das Rohr zwei gegenüberliegende Bohrungen (Ø 2,1 mm), durch die ein 2-mm-Draht geschlagen (und eventuell verlötet) wird und der beiderseits etwa 5 mm übersteht. Dann lötet man das andere Ende des Rohres auf die Grundplatte. Die Pfanne für das Räucherkerzchen besteht aus einem runden Blech (Ø 40 mm). Zwei Haken werden so abgelängt und gebogen, dass die Pfanne nach Einhängen etwa 2 mm unter dem Rohrende hängt. Die Hänger sollten durch den Pfannenboden geführt und sehr gut verlötet werden, denn es wird dort ganz schön heiß. Weihrauch- oder Tannenduftrauch kann nun den Schlot beleben. Als Brandschutzmaßnahme sollte man ein größeres Blech unter die Anlage legen. *Hermann Clauss*



Um die nötige Feuerfestigkeit zu erreichen, müssen die Teile aus Metall bestehen.



Die Kerze benötigt Luft. Darum muss der Boden mit Abstand aufgehängt werden.



Tannennadelduft aus dem Schornstein: Das hätte man sich auch im Original gewünscht.

Fotos (3): H. Clauss

Schwammiger Schrott

Aus Edelstahltopfreinigern entsteht Ladegut für H0.

■ Modellgüterzüge erhalten ihre vorbildgerechte Wirkung vielfach erst durch authentische Wagenladungen. Ein klassisches Ladegut bei der Bahn ist beispielsweise Schrott. Eine einfache Methode zum Bau solcher Schrott-Ladungen für offene Güterwagen (Eaos, Eanos) besteht in der Umwandlung von Edelstahlschwämmen aus dem Küchenbedarf. Der Schwamm wird etwas zerrupft, mit einer scharfen Schere in die passende Form gebracht und in den Wagen eingesetzt. Größere, beispielsweise aus zerschnittenen Teelichtern oder alten Schrauben hergestellte Ladung kann man in den Schwamm einarbeiten. Eine abschließende kräftige Alterung in Rostfarben schließt die Arbeiten ab. Wenn die Ladung herausnehmbar sein soll, kann man sie in einen Pappeinsatz einkleben, der den Waggon-Innenmaßen entspricht. Wegen des minimalen Zeit- und Kostenaufwandes bietet sich diese Methode gerade für Ganzzüge an.

Martin Höpfner



In einen Papp-Einsatz eingeklebt, lässt sich die Ladung jederzeit wieder entnehmen.



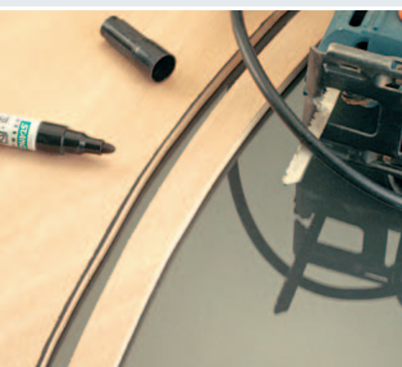
Mit einfachen Mitteln und zu fairen Kosten entsteht ein beim Vorbild gängiges Ladegut.

Fotos (2): M. Höpfner

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



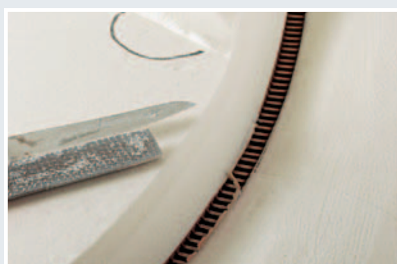
1 Die Trasse wird angezeichnet und ausgesägt.



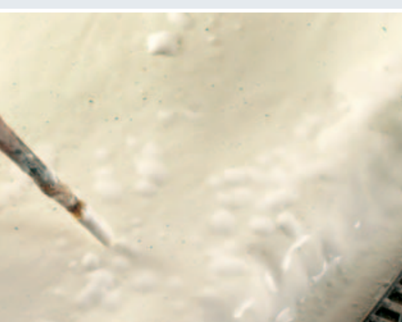
2 Zum Aufstelzen dienen Hartschaumwürfel.



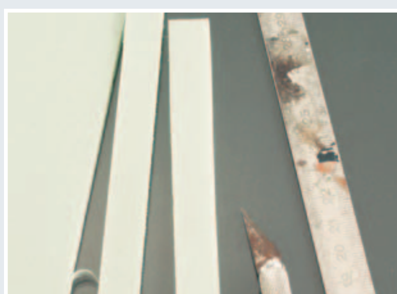
3 Die Modurplatten lassen sich durch leichtes Entlangschleifen dem Radius der Trasse anpassen.



4 Mit der Modellierung des Geländes beginnt man, indem man das weiche Material mit einem Küchenmesser im schrägen Winkel bis zu den Schienenprofilen abträgt. Für die weitere Formgebung eignet sich eine Holzraspel.



5 Das vormodellierte Gelände schützt man mit zwei unverdünnt aufgetragenen Weißleimschichten.



6 Der Schneebelag zwischen den Gleisen wird mit entsprechend breit zurechtgeschnittenen 3-mm-Styrodurstreifen aus dem Sortiment von Noch dargestellt.



7 Um Schneeverwehungen darzustellen, kann man feinsten Chinchillasand aufrieseln.



8 Mit einer kleinen Schaumstoffwalze aus dem Malerbedarf trägt man Latex-Wandfarbe auf.



9 Damit die Bruchstelle am Baum möglichst gesplittert erscheint, hebelt man Material zusätzlich mit Flachstichel oder Skalpell hier und da heraus.



Nach dem Sturm

Windbruch lässt sich mit recht einfachen Mitteln auch im Modell nachstellen.

Stürme hinterlassen an Bäumen oft deutliche Spuren, die der Schnee nur unvollkommen verdeckt. Das Diorama entstand aus Styrodur für den Unterbau und dem weichen und leichten Modellschaum Modur der Firma Puren.

Die im Bogen angelegte Gleistrasse wird entsprechend der Breite des Tillig-H0m-Schwellenrostes auf 8-mm-Sperrholz angezeichnet und mit der Stichsäge ausgeschnitten. Da die Strecke auf einer Länge von 50 cm immerhin 20 mm ansteigen sollte, werden Hartschaumklötzchen mit Weißleim untergeklebt. Für die dezente Gleisüberhöhung im Außenbogen klebt man unter das Gleis eine 1x1-mm-Leiste im entsprechenden Radius. Dann erfolgt eine Alterung mittels Spritzpistole und Pinsel. Die Schienenköpfe befreit man mit einem Roco-Rubber von der Farbschicht.

Beiderseits der Trasse passt man die Umgebung mit den Modur-Schaumplatten an. Diese sind so zu bemessen, dass für die spätere Modellierung genügend Material oberhalb der Schienenoberkante übrig bleibt. Nachdem der Radius des Innen- und des Außenbogens angezeichnet und mit einem scharfen Messer ausgeschnitten ist, erfolgt das exakte Anpassen durch leichtes Entlangschleifen beiderseits der Trasse, bis das Material an den Schienenprofilen anliegt oder zur Gleismitte hin leicht übersteht. Das Verkleben erfolgt dann mit dem Styropor-Kontaktkleber UHU-Por.

Damit später genügend Material für die Geländemodellierung übrig bleibt, schneidet man zuerst die umliegende Schaumplattenfläche im unmittelbaren Gleisbereich mit einem scharfen Messer im schrägen Winkel bis zur Höhe der Schienenköpfe frei. Nachdem das Gelände in seine endgültige Form geschliffen und geraspelt wurde, sollte man die empfindliche Oberfläche gleich mit einer Schicht unverdünntem Weißleim überziehen. Dieser erste Leimauftrag zieht in die Poren des Schaumstoffs ein. Erst der zweite Auftrag bildet eine schützende Haut und vermittelt den Eindruck einer glatten ➔



10 Die typischen Aststümpfe tupft man mit dickflüssigem Weißleim auf.



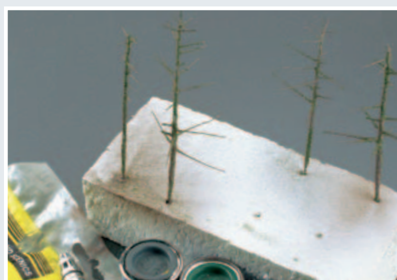
12 Zur Darstellung von Moosablagerungen lässt man feines Grünstreu von Noch auf die noch feuchte Farbschicht rieseln.



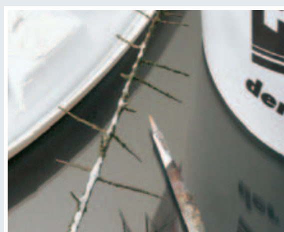
14 Nachdem die Mattenstücke fixiert sind, erfolgt die Formgebung der einzelnen Zweige mit einer kleiner Schere.



16 Zum Verschneien werden die Bäume mit einem feinen Wasserzerstäuber direkt von oben leicht angefeuchtet. Dann rieselt man etwas weißes Keraminpulver mittels kleinem Teesieb auf.



11 Die Farbgebung der Baumgerippe erfolgt dann mittels Spritzpistole in graugrünlichen und graubräunlichen Farbmischungen. Dafür werden die Farben sehr stark verdünnt.



13 Die Schneekruste an der Wetterseite entsteht aus Weißleim mit einem Schuss Latex-Weiß.



15 Einzeläste oder Astpaare werden belaubt und unter den Bäumen im Hartschaum fixiert.



17 Dann wird das kleine Schaustück im Bereich der Wetterseite entsprechend schräg unterlegt, und die herausragenden Äste werden mit reichlich Keramin überpudert. Nach Überstäuben mit Wasser härtet die Masse aus.

Schneedecke. Wo sich scheinbar einzelne Grasbüschel an der Oberfläche abzeichnen, trägt man mit einem kleinen Pinsel Weißleimperlen auf. Der Schnee zwischen den Schienen entsteht aus 3-mm-Styroplaststreifen, beispielsweise von Noch. Die Streifen sind ebenfalls mit lösungsmittelfreiem Kleber zu fixieren, anschließend schleift man die Füllung mit entsprechend gefaltetem Schmirgelpapier der Körnung 120 auf die endgültige Höhe.

Leichte Schneeverwehungen lassen sich mit Chinchillasand aus dem Zoohandel darstellen. Zum Fixieren genügt es, mit einem Zerstäuber mit etwas Wasser die noch nicht durchgetrocknete Leimschicht anzulösen. Nachdem die Oberfläche bei Raumtemperatur durchgetrocknet ist, wird mit einer Schaumstoffwalze und verdünnter weißer Latex-Wandfarbe lackiert.

Die Nadelbäume, die durch den Wind in Mitleidenschaft gezogen wurden, sind im Eigenbau aus 0,5- und 0,3-mm-Messingdraht entstanden. Dabei sind die Stämme aus 0,5-mm-Draht aus vier bis sieben Drähten so zu verdrillen, dass mit zunehmender Höhe in regelmäßigen Abständen einer der Drähte abzuzwicken ist, so dass die Spitze in einem einzigen Draht endet. Wird die Spitze komplett nachgebildet, verlötet man seitlich des Einzeldrahtes gerade gezogenen 0,3-mm-Draht. Das Verlöten der Einzeläste ist an der Baumkrone ein Geduldspiel. Sie werden dabei fest um die Spitze gewickelt, verlötet und anschließend mit einer Schere abgelängt. Bei gezausten Bäumen werden am Stamm nur einige Äste auf der dem Wetter abgewandten Seite dargestellt, die in voller Länge erhalten sind. Andere sind nur in Form von Stummeln aufgelötet.

Anschließend überzieht man den Stamm mit Weißleim. Die Astansätze werden am Stamm ebenfalls überzogen. Die Rindenstruktur kann man durch Aufrieseln von Chinchillasand darstellen. Sollte die Weißleimhaut schon leicht angetrocknet sein, kommt nochmals der Wasserzerstäuber zum Einsatz. Während des Aufrieselns ist der Stamm ständig zu drehen.

Abgebrochene Baumstämme lassen sich auch gut mit runden Holzleisten darstellen. Zunächst bricht man die Holzleisten ab, so dass ein leicht gesplittertes Ende entsteht. Nachdem einige Aststummel aus 0,5-mm-Drahtstiften in vorgebohrten Löchern platziert sind, erhält der Baumstumpf einen Überzug aus unverdünntem Weißleim. Die Astansätze werden am Stamm teilweise etwas dicker modelliert. Dann entsteht die Rindenstruktur mit Sand und Weißleim in der zuvor beschriebenen Methode.

Nach einer Spritzlackierung mit Weinert-Haftgrund erfolgt die eigentliche Farbgebung ebenfalls mit der Spritzpistole in graugrünen bis graubraunen Farbmischungen. Die Farben werden sehr stark verdünnt. Zur Darstellung von Moosablagerungen kann man feinstes Grünstreu von Noch über die noch feuchte Oberfläche streuen. Die wetterseitige Schneekruste trägt man mit einem feinen Pinsel und unverdünntem Weißleim, mit einem Schuss Latex-Weiß angemischt, entlang des Stammes auf.

Dann erfolgt die Belaubung mit entsprechend zurechtgeschnittenen Silhouette-Tannenmattenstücken, die am besten mit Tesa-Alleskleber auf den Ästen fixiert werden. Anschließend bringt man die einzelnen Zweige mit einer kleinen Schere in die gewünschte Form. Um die Bäume leicht verschneit darzustellen, feuchtet man die Äste direkt von oben mit dem Wasserzerstäuber an und lässt etwas weißes Keramin durch ein feines Teesieb rieseln.

Dann wird das kleine Schaustück zur Wetterseite hin entsprechend unterlegt, und die herausragenden Äste werden ebenfalls mit reichlich Keramin überpudert. Nach wiederholtem Überstäuben mit dem Zerstäuber härtet die Masse aus. *Jörg Chocholaty*

Fotos: J. Chocholaty

Schnecken-Post

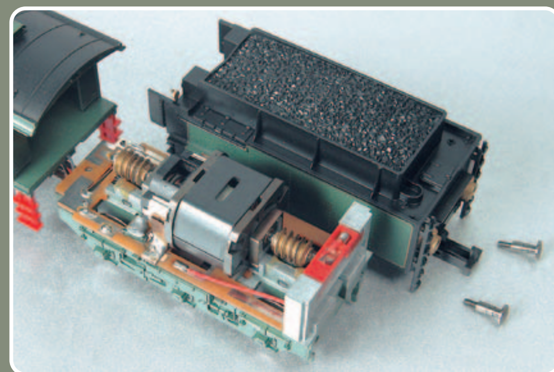
Die noch immer hübsche G3/4 von Trix lässt sich mit einfachen Mitteln einbremsen.

Die G3/4 ist eine wohlproportionierte, vielseitig einsetzbare bayerische Länderbahn-Dampflok. Die Gestaltung des mehr als 35 Jahre alten H0-Modells von Trix gefällt mit Ausnahme der zu breiten Räder noch immer. Antriebstechnisch ist die seit vielen Jahren nicht mehr im Programm befindliche Lok aber nicht mehr zeitgerecht. Natürlich könnte man den ganzen Antrieb austauschen, was aber reine Materialkosten von mehr als 80 Euro zur Folge hätte. Einen preisgünstigeren Weg beschreitet Dipl.-Ing. Stefan Glasmachers (Modellbahnantriebe Glasmachers, Geranienstr. 24, 75031 Eppingen, Tel. 0228/2664518, Internet: www.glasmachers. com), der halbgängige Schnecken anbietet.

Zum Umbau löst man zunächst mit einem kleinen Schraubendreher die vorne am Tendergehäuse im Trittbereich sitzende kleine Schraube. Dann schraubt man, gegebenenfalls unter Verwendung einer Flachzange, die Puffer des Tenders ab, worauf sich das Gehäuse abheben lässt.

Der Motor wird beidseitig durch Bügel gehalten, die man abhebeln muss. Danach lässt sich der Motor mit sanfter Gewalt aus der Halterung heben. Bevor man das macht, sollte man die Oberseite des Motors kennzeichnen. Wegen der gegenüber der originalen geringeren Toleranz der neuen halbgängigen Schnecke sollte man den Rundlauf der Motorwelle prüfen. Ist dieser einwandfrei, steht der schwierigste Teil des Umbaus an: Das Abziehen der Schnecken. Um das zu bewerkstelligen, empfiehlt Stefan Glasmachers die Benutzung eines Radabziehers von Fohrmann. In der Anleitung erwähnt Glasmachers, dass die Schnecken oft so fest sitzen, dass eher der Abzieher kaputt geht, als dass sich wie gewünscht die Bauteile von der Welle lösen. Genau das ist auch im vorliegenden Fall passiert, weshalb der in der Anleitung beschriebene zweite Weg eingeschlagen werden musste. Bei diesem spannt man die Schnecke in einen Schraubstock ein und feilt sie vorsichtig so weit ab, bis gerade die Motorwelle zum Vorschein kommt. Um beim Feilen nicht ans Motorgehäuse zu kommen, kann man Holz als Distanzstück anhalten. Außerdem ist es hilfreich, die Öffnungen des Motors mit Tesafilmstreifen abzukleben. Das erspart einem nach dem Umbau das zeitraubende Reinigen des Motorinneren. Wenn man die Schnecke auf einer Seite aufgefeilt hat, spannt man sie um 180 Grad verdreht ein, um die andere Seite aufzufeilen. Danach lässt sich die Schnecke problemlos abziehen. Wer seinen Radabzieher nicht riskieren möchte, sollte gleich zu der beschriebenen und gänzlich unkomplizierten Methode greifen. Eine Schnecke zu entfernen, dauert wegen der notwendigen Vorsicht, mit der man die Feile schwingen sollte, etwa zehn Minuten.

Anschließend säubert man die beiden Wellenenden mit Spiritus und setzt zur Probe die neuen Schnecken auf. Diese sollten



Wenn die Puffer nicht allzu fest sitzen, benötigt man zum Abschrauben kein Werkzeug.



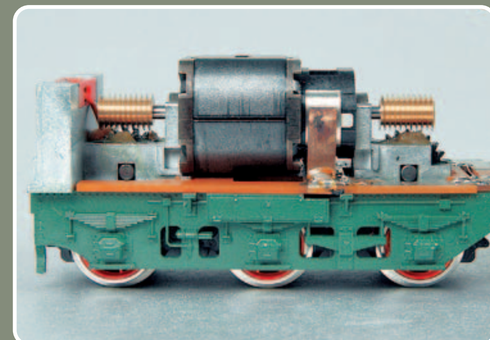
Nach dem Umbau kann die G3/4 als Beispiel für bayerische Gemütlichkeit herhalten.

Fahrwerte vor/nach dem Umbau	
V_{max} bei 12 V	182/92 km/h
V_{max}Vorbild (65 km/h) bei	5/8,9 V
V_{min}	12/6 km/h bei 2 V

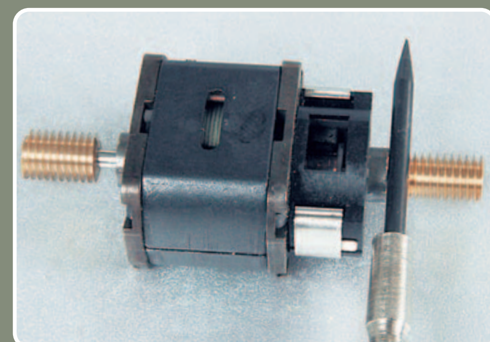
so sitzen, dass die Schneckenräder ungefähr in der Mitte der Schnecke eingreifen. Geschickt ist es, als Abstandhalter einen Schraubendreherschaft zu verwenden, denn die den Schnecken beiliegende Loctite-648-Kleber-Probe wird so schnell hart, dass höchste Eile beim Aufschieben geboten ist. Den Kleber nimmt man mit einer Stecknadelspitze auf und verschmiert ihn lediglich in der zum Wellenende zeigenden Schneckenhälfte. Sollte der Kleber doch schneller fest werden, als die Endposition erreicht ist, so muss man die Welle, wie in der Anleitung beschrieben, zügig in einen Bohrständer einspannen und die Schnecke in die Endposition drücken.

Nun setzt man den Motor wieder ein, wobei darauf zu achten ist, dass die Schneckenräder jeweils in den Schneckengang greifen. Nach der Probefahrt verschraubt man Tendergehäuse und -fahrwerk wieder. Die Reduzierung der Geschwindigkeit um etwa 50 Prozent verhilft der ehemals rasenden Bayerin zu zeitgemäßen Fahreigenschaften. Da der Motor bei der gefahrenen Geschwindigkeit nun doppelt so schnell dreht, kann man nun sogar fast von einem Auslauf (10 mm aus 65 km/h) reden. Nebenbei leuchten im vorbildgerechten Geschwindigkeitsbereich natürlich auch die Stirnlampen heller. Die Investition von 25 Euro für Schnecken und Kleber zuzüglich 5 Euro Versandkosten lohnt sich also.

Jochen Frickel



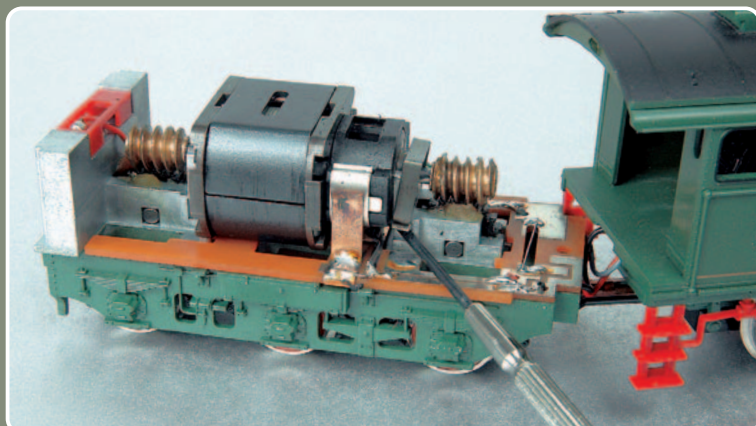
Nach dem Wiedereinsetzen müssen die Zähne des Schneckenrades in den Gang der Schnecke greifen.



Mit dem Schaft eines Uhrmacher-Schraubendrehers als Abstandhalter kann man die Schnecke zügig auf die Welle schieben.



Mit einer kräftigen Feile schruppt man die alte Schnecke vorsichtig ab.



Mit einem schmalen Schraubendreher hebelt man die Motor-Haltebügel ab.



Die Motoröffnungen sollte man mit Tesafilm abkleben, um eine allzu starke Verunreinigung des Inneren zu vermeiden.

Zu den außergewöhnlichen Kränen zählt sicher auch der des Bw Chemnitz. PMT stellt einen H0-Bausatz des Sonderlings her.

KRANCHEN

Ob für die Montage oder die Verladung von schweren und unförmigen Teilen, im Bahnbetriebswerk reichte die menschliche Kraft oftmals nicht aus. Also brauchte man je nach Arbeitsanfall Hebezeuge.

Sicherlich gab es Kettenzüge oder auch Laufkatzen mit elektrischem Windwerk in der Bw-Halle, aber was machen, wenn die Arbeiten im Freien und an unterschiedlichen Stellen ausgeführt werden mussten? Ein Mobilkran sollte es also sein. Oftmals mangelte es an solchen und wie so oft machte die Not tolle Erfindungen. So geschah es, dass das Vorbild dieses kleinen Kranes auf dem Drehgestell eines Reisezugwagens im Raw Chemnitz Ende der 60er-Jahre zusammengebaut wurde. Heute steht der Kran noch im Einsatz beim Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz.

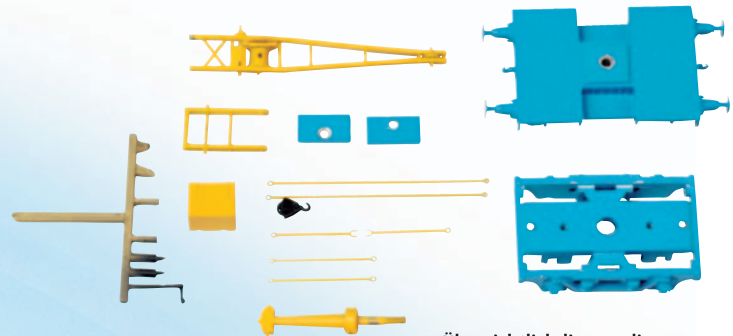
An Einfachheit ist der H0-Bausatz von PMT (Art.-Nr. 35101) kaum zu übertreffen. Aus nicht einmal 30 Teilen, Radsätze und Puffer eingerechnet, besteht der Kran!

Die Bauanleitung ist ebenfalls einfach, aber übersichtlich gehalten. Nach dem Säubern werden die Bauteile grundiert und nach Wunsch lackiert. Die Puffer klebt man an die Pufferbohlen und lackiert sie gemeinsam mit dem Oberteil. Apropos Puffer: Sie sind der einzige Kritikpunkt an diesem wunderschönen kleinen Gefährt. Beigelegt sind Plastikpuffer, an denen die Korbnachbildung kaum zu sehen ist. Im vorliegenden Fall wurden vier ungefederte Korbpuffer von Weinert (Best.-Nr. 8611) montiert, um das filigrane Aussehen des Modells zu verstärken.

Sind alle Einzelteile lackiert und getrocknet, baut man sie zusammen und fixiert sie mit wenig Sekundenkleber. Wer möchte, kann den Kranhaken und das Gewicht mit Schiebebildern aus der Restekiste dekorieren.

Mit dem Einsetzen der Radsätze und Verschrauben der Halteplatten ist das Unikat bereits fertig! Radsätze mit niedrigeren Spurkränzen und schmaleren Radscheiben stehen dem Kran auch besser zu Gesicht. Da das Modell nicht verfahren wird, dürfen es wie im vorliegenden Fall sogar nahezu auf Vorbildmaße abgedrehte Räder sein. Für 102 Euro (für den Bausatz) ist der Kran ein toller Blickfang im Modell-Bw.

Rainer Albrecht



Übersichtlich liegen die wenigen Teile vor dem Modellbauer.



Die gegenüber dem Bausatz geänderten Räder und Puffer stehen dem Modell gut zu Gesicht.

Fotos: R. Albrecht



MTH stellte bislang nur Spur-0- und -G-Produkte her. Mit der Pennsy-K4 rollt die erste H0-Lok der Amerikaner an.

Synchron-Dampfer

Die in Amerika mit einem legendären Ruf behaftete K4 der Pennsylvania Railroad (PRR) ist, weil in H0 schon vielfach nachgebildet, an sich keine außergewöhnliche Lok. Außergewöhnlich ist aber die Ausstattungsfülle des MTH-Modells (offizieller Importeur: Easygleis, G. Neidhardt, Dorfstr. 13, 15326 Mallnow, Tel. 033602/2906, Fax 033602/ 57303, www.easygleis.de).

Das wesentliche Merkmal der K4 ist der radsynchrone Dampfausstoß. Der Rauchentwickler gehört wie der Sounddecoder zur Serienausstattung. Das Zusammenspiel der beiden lässt eine in H0 bislang beispiellose Dampflok-Atmosphäre aufkommen. Als Dampföl sollte man das vergleichsweise wohlriechende von MTH benutzen, da doch erkleckliche Mengen Rauch den Schornstein verlassen. Eine permanente Lüftung des Modellbahnzimmers sei darum ausdrücklich empfohlen. Im Stillstand schickt die Lok eine dünnere Rauchsäule in den H0-Himmel. Wenn man den Pennsy-Renner digital, also mit DCC oder dem MTH-System DCS betreibt, lässt sich der Rauchgenerator auch abschalten.

Da die Lok auf eine Nennspannung von 24 V ausgelegt ist, tut sich mit europäischen Standard-Trafos analog wenig (26 km/h bei 12 V). Digital-Bahner werden dagegen ihre Freude an dem Modell haben. Bereits von Haus aus ist der lastgeregelte Decoder perfekt eingestellt und ermöglicht vorbildgetreue Fahrleistungen. Das Original stieß auf den Rennstrecken im Nordost-Korridor der USA im Planeinsatz in Geschwindigkeitsbereiche vor (157 km/h), die vergleichbare deutsche Loks nur auf Testfahrten erreichten. Da die Federung des Führungsdrehgestells die erste Antriebsachse entlastet, macht es ab einer Anhängelast von sieben Schnellzugwagen Sinn, den hinteren Radsatz (ohne Haftreifen) gegen den lobenswerterweise inklusive Werkzeug beiliegenden Haftreifenradsatz zu tauschen. Die K4 zieht nahezu lautlos (wenn der Sound abgeschaltet wurde) und taumelfrei ihre Bahn. Als Minimalradius gibt MTH 460 mm an. Wer größere Radien befährt, kann den Abstand zwischen Lok und Tender um etwa 2 mm verkürzen.

Als eine der wenigen Dampfloks auf dem Markt besteht die K4 komplett (also inklusive Führerhaus) aus Metall. Ein sattes Lebendgewicht von 650 g und eine wertige Anmutung sind die Folge. Sämtliche Leitungen und Armaturen sind separat angesetzt, die Bremsklötze der Lok sitzen in Radebene. Lackierung und der massive Pflug entsprechen der Nachkriegs-Ausführung der K4. Im weitgehend eingerichteten Führerstand der Maschine tummeln sich Lokführer und Heizer. Auch am Tender, der die Elektronik und die beiden Lautsprecher beherbergt, stehen alle Leitungen und Griffstangen frei. An den Drehgestellen, bei

STECKBRIEF

- **Fahrwerte digital**
- V_{max} in Fs. 28 157 km/h
- Auslauf aus V_{max} 132 mm
- Anfahren (Fs.1) 3 km/h
- Zugkraft Ebene 57 g
- Zugkraft Steigung 3% 34 g (ohne Haftreifen)

- **Hersteller:** MTH, USA
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 80-3104-1
- **Andere Ausführungen:** Vorkriegsversionen
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall
- **Kupplung:** Kadee-kompatibel
- **Kleinster befahrener Radius:** 460 mm
- **Radsätze:** Rp25
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke/Stirnradgetriebe auf die mittlere Kuppelachse
- **Preis:** UVP 399 Euro
- **Funktionen (Auszug):** Licht, Sound ein/aus, Glocke, Dampfpfeife, Kabinengespräch, Dampf ein/aus, Kuppelgeräusch

Die Dampf- und Soundfunktion macht die K4 auf Anhieb zum Star auf der H0-Anlage.



denen übrigens dank geteilter Achsen alle Räder Strom aufnehmen, sitzen die Bremsklötze nicht in Radebene. Dafür gefällt der eingezogen dargestellte Rüssel zur Wasseraufnahme während der Fahrt. Die vorbildgerecht spärliche Bedruckung geriet konturenscharf und gut deckend. Das mit der Fahrtrichtung wechselnde Spitzensignal ist etwas blaustichig.

Mit der K4 gelang MTH ein sehr guter Einstieg in den H0-Markt. Der radsynchrone Dampfausstoß ist einfach eine Wucht. Auch dank des akzeptablen Preises von 399 Euro sollte die K4 in Europa viele Freunde finden. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Ganzmetall-Ausführung; vorbildgerechte Detaillierung; radsynchroner Dampfausstoß; überzeugender Sound; sichere Fahreigenschaften*

KONTRA *Kein sinnvoller Analogbetrieb möglich*

PREIS *399 Euro*

URTEILE

Die Langenschwalbacher Personenwagen der Bauserie von 1924 gibt es jetz in TT von Peter Lorenz in DR-Epoche-III-Version.

Kurz und prägnant

Bereits zu DRG-Zeiten geplant und ausgeliefert, war sich die Reichsbahn lange nicht einig, ob diese Serie von 1924 nun den Einheitspersonenwagen oder noch den preußischen Länderbahnwagen zuzuordnen sei. In ihrem Konstruktionsprinzip folgten sie den Wagen von 1891 und 1907, wiesen aber schon moderne Gestaltungselemente wie durchgehendes Tonnendach und breitere Fenster auf. Außer auf ihrer Stammstrecke Wiesbaden – Langenschwalbach sollten die neuen Wagen auch auf anderen Gebirgsstrecken zum Einsatz kommen, als Name für alle Wagen diesen Typs hat sich „Langenschwalbacher" durchgesetzt.

Der von P.L.-Modellbau (Peter Lorenz) als Vorbild ausgewählte Wagen mit zwei offenen Bühnen unterstand der Wagenmeisterei Meiningen und befuhr unter anderem die Nebenbahn nach Römhild. Der Wagen ist maßstäblich lang ober besser: kurz. Gerade knappe 108 Millimeter misst er. Die Maßstäblichkeit wurde bis auf zu vernachlässigende Abweichungen im Zehntelmillimeterbereich gewahrt, auch die Proportionen sind in Ordnung.

Von der Farbgebung her mag der Wagen etwas schlicht erscheinen, doch so sah er nun mal in der DR-Epoche III aus. Die Beschriftung ist wohlfeil gelungen. Was indes stört, ist das Gattungszeichen „C4ld" an einem 2.-Klasse-Wagen. Nicht gerade optimal ist auch das Material für die Fenster, es ist etwas trübe und verhindert so eine freie Sicht auf die vorhandene Inneneinrichtung.

Die eng angesetzten Drehgestelle scheinen wenig Spiel zu haben, doch das Modell durchfährt alle aufgezwungenen TT-Radien ohne Schwierigkeiten. Die Modellwagen sind mit der alten TT-Bügelkupplung ausgestattet, es liegen Adapter bei, mit deren Hilfe auch die neue Tillig-Kupplung in den NEM-Schacht eingesetzt werden kann. Selbstverständlich verfügen die Wagen über Kurzkupplungskinematik.

Außer der vorgestellten Variante mit zwei offenen Bühnen (Art.-Nr. 22 310) gibt es bei Lorenz auch die Varianten mit zwei geschlossenen Bühnen (22 330) sowie einer offenen und einer geschlossenen Bühne (22 320). Der empfohlene Verkaufspreis liegt für jeden Wagen bei 35 Euro. Der Bezug erfolgt über den Fachhandel oder direkt bei P.L.-Modell, Stollnhof 1, 08289 Schneeberg, www.lorenz-modellbahn.de, Tel. (03772) 28010.

Henning Bösherz

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; Proportionen; Inneneinrichtung; Fahrverhalten*

KONTRA *Falsches Gattungszeichen; trübe Fensterscheiben*

PREIS *35 Euro*

URTEILE



Der Langenschwalbacher von P.L.-Modell bringt Abwechslung in die Epoche III für TT.



Lange haben die TT-Bahner auf den Paradezug der DR warten müssen. Jetzt gibt es den SVT 175 endlich von Kres.

Zum Sprung angesetzt

Die Vorgeschichte des SVT 175 in TT ist fast so lang wie die des Vorbildes: Nicht wie gefordert und geplant 1960 wurde der Prototyp vorgestellt, sondern erst 1963. In der Spur der Mitte wurden die Pläne von Hersteller zu Hersteller verschoben, bis endlich die kleine Firma Kres aus dem sächsischen Fraureuth Nägel mit Köpfen machte.

Bisherige Erfahrungen im Modell-Schienenfahrzeugbau hatte Kres mit dem LVT 172. Der SVT ist doch eine andere Größenordnung. Die vierteilige Grundeinheit kommt zuerst in der DR-Epoche-IV-Version in den Fachhandel, Mittelwagen und die Variante der Epoche III (als VT 18.16) folgen später.

Die vom Vorbild her bekannte Dynamik der Linienführung ist gut getroffen: Wie eine zum Sprung bereite Echse mutet der TT-SVT an. Während die Endwagen im Maßstab korrekt sind, hat man die beiden Mittelwagen, wenn auch nur geringfügig, gekürzt. Farbgebung und Bedruckung entsprechen höchstem Modellniveau. Die Beschriftung ist gestochen scharf. Wer möchte, kann seinen Zug als „Vindobona", „Berlinaren" oder „Karlex" verkehren lassen, entsprechende Zuglaufschilder liegen bei. Hier wäre allerdings eine feinere Papierqualität wünschenswert oder die Verwendung von Abziehbildern.

Einen kleinen Sprung macht der Modell-SVT beim Anfahren: Erst bei 4,9 Volt setzt er sich mit etwas flotten 19 km/h in Bewegung. Herunterregeln lässt er sich bis auf 4,1 Volt, bei denen er mit 6 km/h kriecht.

AUF EINEN BLICK

PRO *Form- und Farbgebung; Bedruckung; ruhiger Lauf; Innenbeleuchtung; freier Durchblick im Motorwagen VMd*

KONTRA *Schlechtes Verhalten bei Kurvenfahrt; etwas teuer*

PREIS *379,95 Euro (UVP)*

URTEILE ✕ ✕ ✕

Freunde französischer H0-Dampfloks sollten sich Liliputs neue 140 C näher anzusehen.

Consolidation à la française

Die an dieser Stelle präsentierte französische Güterzuglokomotive 140 C ist wie die SBB-Dampflok A3/5 eine Vertreterin des neuen Liliput-Stils. So wirkt der Antrieb auf die Lokomotive und der Kessel besteht aus Metall.

Mit dem kurzen, vierachsigen Tender darf man der Maschine harmonische Proportionen bescheinigen, die Liliput gekonnt ins Modell übertragen hat. Wie beim etwa 2 mm zu langen Lokachsstand liegen die anderen Maßabweichungen im vernachlässigbaren Bereich. Allerdings sei angemerkt, dass der Französin Räder mit Rp-25-Profil sehr gut zu Gesicht gestanden hätten. Am vorbildgerecht gravierten Kessel sind sämtliche Leitungen und Armaturen freistehend angesetzt. Die Sandstreurohre sollte der Modellbahner im Bereich unter dem Umlauf selbst mit etwas Draht nachbilden. Die Bremsklötze sitzen bei Lok und Tender in Radebene. An der Stehkesselrückwand sind die Armaturen angedeutet. Am hinteren Ende des Führerhausdachs findet sich vorbildgerecht ein durchbrochen ausgeführtes Schutzgitter. Lok und Tender sind mit einer kulissengeführten Deichsel verbunden. Den Kohlevorrat kann man mit beiliegender echter Kohle auffüllen. Am Tender gefallen besonders die separat aus Metall eingesetzten Schutzwände und die am Ende aufgesetzte Lichtraumprofillehre.

Die Anschriften sind konturenscharf aufgedruckt und kön-

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; feine Detaillierung; echte Kohle liegt bei; ruhiger Lauf; gute Zugkraft*

KONTRA *Sandstreurohre fehlen*

PREIS *UVP: 232,50 Euro*

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕



Endlich kann man in der Spur der Mitte auf Fahrt mit dem SVT 175 als „Karlex“, dem „Berlinaren“ oder dem „Vindobona“ gehen.

Um so freundlicher, geradezu nett zeigt er sich bei mittleren und höheren Spannungen: Bei 12 Volt ist er mit umgerechnet 128 km/h unterwegs. Das ist zwar weit unter seiner zugelassenen Geschwindigkeit von 160 km/h, doch schneller als 120 km/h fuhr er im Planbetrieb bei der DR ohnehin nicht. Wer 160 km/h will, muss bis auf 14,1 Volt gehen. Immerhin liegt er sehr gut im (geraden) Gleis, und bis 12 Volt stören auch die Eigengeräusche nicht. Darüber wird er etwas lauter.

Genial ist die Innenbeleuchtung zu nennen. Kres hat im Inneren aller Wagen an den Decken Leuchtdioden installiert, die schon ab geringer Spannung den Zug eindrucksvoll illuminieren. Auch Front- und Schlusslicht sind in Ordnung, allenfalls ist der gewählte Farbton zu gelbstichig.

In kleinen Radien allerdings versagt der stolze Zug: Ab dem Radius 353 Millimeter blieb er sicher im Gleis und das auch erst im zweiten Versuch, obwohl Kres 310 Millimeter als Mindestradius empfiehlt. Darunter sprang er bei der Kurvenein- oder -ausfahrt aus dem Gleis. Schlichtweg überfordert ist der SVT bei der Fahrt Bogen – Gegenbogen, die nicht einmal fehlerfrei gelang. Die (auch elektrisch wirksame) Verbindung der Wagen untereinander lässt hier zu wenig Spiel.

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt 128 km/h
- V_{max} Vorbild (160 km/h) bei 14,1 Volt
- Auslauf aus V_{max} 39 mm
- Anfahren bei 4,9 Volt mit 19 km/h
- Kriechen bei 4,1 Volt mit 6 km/h

- **Hersteller:** Kres, Fraureuth/Deutschland
- **Katalognr.:** 1814
- **Andere Ausführungen:** DR Epoche III (# 1813)
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kleinster befahrener Radius:** 353 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 6-polig nach NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Radsätze des Mittelwagens VMd
- **Haftreifen:** 8
- **Schwungmasse:** Eine
- **Bezug:** Über Fachhandel

Der SVT 175 in TT überzeugt mit gelungener Gestaltung und der genialen Innenbeleuchtung, als Fahrmodell hat er zum Teil deutliche modellbahntechnische Reserven – leider. Alles in allem kann man für die empfohlenen 379,95 Euro doch etwas mehr verlangen.

Henning Bösherz

---

nen durch beiliegende Ätzschilder überklebt werden. Schlauchkupplungen und Kolbenstangen-Schutzrohre liegen dem Modell bei. Die Fahreigenschaften sind ausgewogen. Bei 1,7 V fährt die Lok mit weniger als 1 km/h an, bei 12 V liegt die 140 C mit 114 km/h minimal über der NEM-Empfehlung. Die Auslaufwerte sind praxisgerecht. In der Ebene kann die Französin einen 40-achsigen Güterzug an den Haken nehmen. Leicht blaustichiges Licht ist ab 2,6 V zu sehen. Im Tender findet sich eine 21-polige Schnittstelle zur Umrüstung des Modells auf Digitalbetrieb. Übrigens waren nach dem Zweiten Weltkrieg etwa 20 während des Krieges von der SNCF angemietete Maschinen auf DR-Gebiet verblieben, die erst in den 50er-Jahren zurückgegeben wurden.

Für unverbindlich empfohlene 232,50 Euro erhält man ein sorgfältig gestaltetes Dampflokmodell mit sehr guten Fahreigenschaften.

Jochen Frickel



Liliput hat mit der 140 C ein ansprechendes H0-Modell auf die Räder gestellt.



Rocos neue Om 21: Eine ansprechende Gestaltung zum fairen Preis.

Der Om 21 war beim Vorbild ein verbreiteter Güterwagen-Typ. Roco ersetzt nun das betagte H0-Modell durch eine Neukonstruktion.

Ganzzug-fähig

„Der ist doch nicht neu!", mag mancher Modellbahner ausrufen. Das stimmt, doch hat der komplett neu konstruierte Om 21 mit dem alten Roco-Modell des beim Vorbild in 19 000 Exemplaren gebauten Wagens kaum etwas gemein. Auf Anlagen mit Epoche-II- und -III-Motiven sollte der Typ in mehreren Exemplaren vertreten sein.

Die drei im Set gelieferten Wagen unterscheiden sich in Betriebsnummer und Ausführung: Ein ungebremster Leitungswagen, ein gebremster Wagen mit und einer ohne Bremserhaus. Die Zweiachser weisen ein schmales Untergestell, schlanke Achshalter, dünne Bordwände, freistehende Schlussscheibenhalter, durchbrochene Kastenstützen und bei den gebremsten Wagen Bremsbacken in Radebene sowie Details der Bremsanlage auf. An diesen Details ist schon zu erkennen, dass die auch in den Grundmaßen stimmigen Wagen keineswegs als Billigheimer daherkommen.

Damit die Aufbauten in einem Stück ohne teure Schieber aus den Formen flutschen, verzichtete Roco mit Ausnahme zartester Gravuren als Andeutung der Türen auf Detaillierung der Wände. Angesichts des günstigen Preises darf man darüber einfach hinwegsehen. Der Boden weist aber eine Bretterstruktur auf. Da auch die Anschriften sorgfältig aufgedruckt und bei den gebremsten Wagen sogar die Bremsumstellhebel farblich abgesetzt sind, hinterlassen die Wagen einen starken Eindruck. Das Dreier-Set ist für faire 41,30 Euro erhältlich.

Jochen Frickel

Kommentar

Trägt der Markt in einem Jahr zwei neue H0-Modelle des Om21? Ich meine ja, denn die Brawa-Wagen weisen eine so hervorragende Innen-Detaillierung auf, dass man sie immer aus der Nähe betrachten möchte. Sie zu beladen, wäre eigentlich schade. Auch die Roco-Wagen sind aus der Nähe schön anzusehen. Wegen der fehlenden Detaillierung der Innenwände wertet eine Beladung den Wagen aber weiter auf. Die Modelle der beiden Hersteller haben sozusagen unterschiedliche Einsatzfelder. Der günstigere Preis der Roco-Modelle erleichtert es dem Modellbahner, Ganzzüge zu bilden. *yo*

AUF EINEN BLICK

PRO *Korrekte Abmessungen; diverse separat angesetzte Details; durchbrochene Kastenstützen; moderate Materialstärken; günstiger Preis*

KONTRA *Kaum Gravur der Innenwände*

PREIS *Set UVP 41,30 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Einen außergewöhnlichen Wagen der Westschweizer Meterspurbahn MOB liefert Bemo in H0m.

Phils Welt

Kennen Sie Punxsutawney-Phil, den tierischen Hauptdarsteller aus einer der schönsten Hollywood-Komödien der 1990er-Jahre: „Und täglich grüßt das Murmeltier"? Er und seine scheuen Artgenossen leben von Eurasien bis Nordamerika. Unsere heimischen hochalpinen Erdhörnchen-Verwandten leiden aber zunehmend unter der Beschneidung ihrer Lebensräume durch Tourismus und Klimawandel. Wer Murmeltiere erleben möchte, kann nahe Montreux, unweit des Gipfels des Rochers-de-Naye auf über 2000 Metern Höhe einen Alpenpark mit großem Mumeltiergehege besuchen, der am einfachsten mit der Zahnradbahn der Montreux-Oberland Bernois-Bahn (MOB) zu erreichen ist. Für den Murmeltierpark wirbt auch ein schrill-grüner Zweite-Klasse-Wagen, der B 207, der MOB. Er gehört zu einer Serie von vier Wagen des Typs SIG-EW (Einheitswagen) 1, die die Bahn 1973 beschaffte.

Nach den Bemo-üblichen Zurüstarbeiten (Griffstangen, Luftschläuche, usw.), lobenswert ist die Passgenauigkeit der Kleinteile, hat der H0m-Bahner ein fein detailliertes Modell in der Hand. Korrekt ist übrigens das Fehlen der Faltenbälge. Auffällig sind die sehr guten klaren Fenstereinsätze, die den Blick auf den eingerichteten Innenraum eröffnen, der nur auf ein paar 1:87-Tierfreunde zu warten scheint. Highlight des Wagens ist die makellose, auffällige Lackierung, die, da sie gestochen scharf ist, nicht nur Kinderherzen wegen der possierlichen Murmeltierabbildungen höher schlagen lässt.

Alle H0m-Bahner, die nicht allzu streng beim Einsatz der Bahngesellschaften auf der heimischen Anlage sind, erhalten mit dem Bemo-Modell einen attraktiven Farbtupfer.

Stefan Alkofer



Der Wagen würde auch Punxsutawney-Phil gut gefallen. Die freundlichen Murmeltiergesichter vertreiben trübe Stimmungen.

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gute Detaillierung; Inneneinrichtung; vorzügliche Lackierung und Bedruckung; interessantes Vorbild*

KONTRA *Zahlreiche Zurüstteile*

PREIS *Etwa 60 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ◪



Unter anderen für die Deutsche Post in der DDR waren solche Doppelkabinen-W 50 im Einsatz.

Auf Straßenfahrzeuge der DDR hat sich S.E.S spezialisiert. Einen W 50-Turmwagen der Deutschen Post stellen wir näher vor.

Einsatz-Wagen

Der IFA-W 50 war in der DDR überall präsent und seine Variantenvielfalt deckte so ziemlich alle Bedürfnisse im zivilen, aber auch im militärischen Sektor ab. Unter anderen die Deutsche Post erhielt Einsatzfahrzeuge mit sogenannter Doppelkabine. Mit diesen waren beispielsweise Reparatur- und Montagetrupps unterwegs, auch Entstörfahrzeuge fuhren auf Basis dieses W 50/L.

Die Berliner Firma S.E.S stellt unter anderen diese Variante her, erhältlich sind auch diverse Feuerwehrfahrzeuge und ein neutrales Bautruppfahrzeug. S.E.S achtet auf größtmögliche Identität, so sind beispielsweise die konkreten Nummernschilder tatsächlich vorhanden gewesen. Auch sonst macht der W 50/L-BTP einen ansprechenden Eindruck. Die Formensprache mit dem markanten Kühlergrill und nach oben eingezogener Kabine ist sehr gut getroffen. Durch die klaren Fensterscheiben blick man auf die Inneneinrichtung mit der Doppelbank im hinteren Kabinenteil.

Die Ausstattung mit Details, alle bereits montiert oder aufgedruckt, lässt kaum Wünsche offen. Das gilt für die schon erwähnten Nummernschilder ebenso wie für das Postlogo nebst Schrift, silbern abgesetzte Spiegel und die gut gearbeiteten Scheinwerfer. Was man bemängeln kann, ist das zu helle Grau von Kabine und Aufbau.

Die Modelle sind im Fachhandel oder in Exclusivvertrieb bei modelltec, Breitenbachstr. 11-12 in 13509 Berlin erhältlich.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO *Formgebung; sehr gute Detaillierung; keine Zurüstteile; Nummernschild*

KONTRA *Farbton zu hell*

PREIS *Euro 26,50 (UVP)*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Der seit 2002 gebaute Blue Tiger 2 von Bombardier in der Version der ITL wird als TT-Modell exklusiv vom Modellbahnshop Sebnitz vertrieben.

Auf leisen Pfoten

Der 1996 erstmals präsentierte Blue Tiger, dessen offizielle Typenbezeichnung DE-AC 33C lautet, sorgte nach seinem Erscheinen aufgrund seiner Konzeption und des daraus folgenden Aussehens für einiges Aufsehen. Seit 2002 wird die zweite Serie gebaut, die allgemein Blue Tiger 2 genannt wird und von der sechs Maschinen für die KEG vorgesehen waren. Da es diese Bahngesellschaft nicht mehr gibt, übernahm Hersteller Bombardier die Maschinen in den firmeneigenen Lokpool und vermietete sie an verschiedene Bahngesellschaften.

Die vom Modellbahnshop Sebnitz ausgewählte 250 007-2 wurde 2003 mit der Werknummer 33 836 gebaut und ist seit 2004 an die „Industrie, Transport, Logistik GmbH" (ITL, Sitz Dresden) vermietet.

Diese Ausführung ist auf 500 Stück limitiert und so nur im Modellbahnshop Sebnitz erhältlich (Langestr. 58-60, 01855 Sebnitz, Tel. 035971 – 80509, www.modellbahnshop-sebnitz.de). Sie beruht auf der seit dem ersten Halbjahr 2007 im Handel befindlichen Blue-Tiger-2-Maschine von Mehano.

Mit 19,5 Zentimetern dürfte der Blue Tiger 2 in TT allein aufgrund seiner Länge ein Blickfang auf Anlagen im Maßstab 1 : 120 sein. Hinzu kommen die charakteristische Farbgebung – fast durchgehend silbergrau, Dach und obere Führerhausfronten blau, Fahrgestell schwarz – und das kühl-rationale, rein auf das Technische orientierte Design.

ITL hat es mit der Kennzeichnung ihrer Fahrzeuge bei der vergleichsweise bescheidenen Anbringung des Logos auf den Seitenflächen und, kleiner, an den Führerstandskabinen belassen, die Werkslackierung der Maschine ist mithin erhalten. Betriebsnummer, weitere Fahrzeugdaten und das ITL-



Drängt sich da ein neues Familienoberhaupt auf? Jedenfalls zieht der Blue Tiger 2 in der ITL-Spezialedition die Blicke auf sich.



Ein neuer Spielkamerad ist da! Die Fensterscheiben sitzen akkurat, die Griffstangen sind alle einzeln eingesetzt und aus Metall.

Logo sind am TT-Modell sauber angebracht, es gibt keinerlei verwischte Farbtrennkanten oder nicht lesbare Schrift.

So wie das Vorbild ohne große Vorankündigung auf deutschen Gleisen auftauchte, schlich auch das TT-Modell auf leisen Pfoten in den 1:120-Markt hinein. Dabei kann sich die Detaillierung ohne Weiteres sehen lassen.

Das gilt nicht nur für das Gehäuse, an dem die ausgezeichneten Gravuren der Lüfter und Wartungsklappen, die Fenster in den Führerkabinen und die vielen einzeln angesetzten Griff- und Haltestangen, alle aus Metall, ins Auge fallen, sondern auch für das Fahrwerk. Man betrachte nur die ausgezeich- →

Mess- und Datenblatt



Blue Tiger 2 der ITL von Mehano/MBSS in TT



Steckbrief

Hersteller: Mehano, Slowenien
Vertrieb: Modellbahnshop Sebnitz
Bezeichnung: 250 007-2 der ITL
Nenngröße/Spur: TT/12 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: V
Katalognummer: T509
Im Vertrieb seit: November 2007
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 234 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 286 mm
Kupplung: TT-Standardkupplung (Tillig)
Normen: NEM, CE
Preis: 179,90 Euro (Direktbezugspreis)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn/hinten, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 651



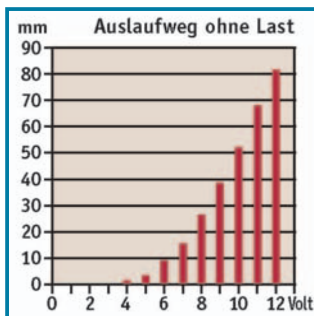
Mechanik

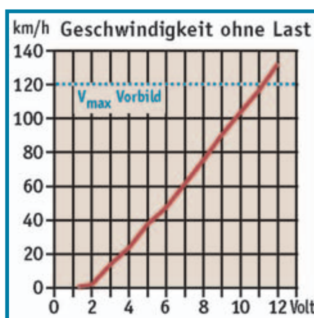
Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Achsen
Schwungmasse: Zwei, jeweils ø 13 x 13 mm
Haftreifen: Vier
Zugkraft: Ebene: 40 Gramm (Zug mit mehr als 60 Achsen)
3 % Steigung: 30 Gramm (Zug mit 60 Achsen)
8 % Steigung: 23 Gramm (Zug mit 48 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Schrauben im Fahrzeugboden lösen, Rastnasen an Mittelgehäuse zusammendrücken, Führerstände lösen, Mittelteil und Führerstände abheben.
Innenteile: Motor und Platine sind nach Abnahme des Gehäuses zugänglich
Zurüstteile: Rangierertritte
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen, sehr knapp
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Modellbahnshop Sebnitz, Langestr. 58-60, 01855 Sebnitz, Tel. (035971) 80509, www.modellbahnshop-sebnitz.de.





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 50 Prozent für TT

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:120	Modell
Länge über Puffer	23 410	195,1	195,0
Achsstand im Drehgestell	3700	30,8	31,0
Höhe über SO	3910	32,6	34,0
Treibraddurchmesser	1067	8,9	8,6

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,5	<5	–
Kriechen	1,5	<5	–
U_{Nenn}	12	131	81
V_{max} Vorbild	11,3	120	60
bei 100 km/h	9,9	100	50



Der spitze Motorblock mit dem auskragenden Kühleraufbau unterscheidet den Blue Tiger 2 am deutlichsten vom Vorgänger.

net herausgearbeiteten Drehgestellblenden oder die sich mitbewegenden Zug- und Druck-Stangen und die korrekten rechteckigen Puffer nebst angebrachten Tritten. Als Kompromiss sind die Tritte zu den Führerkabinen schwenkbar mit an den Drehgestellen befestigt.

Als einzige Zurüstteile liegen jeweils an den Fahrzeugenden anzubringende Rangierertritte bei. Es verdient Erwähnung für TT, dass diese tadellos passen, einfach zu montieren sind und auch ohne Klebstoff halten!

Nach jeweils einer halben Stunde Einfahrzeit läuft der TT-

Viele Details, hohe Zugkraft: Kraftpaket für TT

Tiger sehr leise und fährt durch alle Radien, auch durch den von 286 Mllimetern (empfohlen 310 Millimeter). Doch Obacht: Wenn die Rangierertritte montiert sind, kann es Probleme an fest montierten Weichenantrieben beim Befahren des Abzweigs geben!

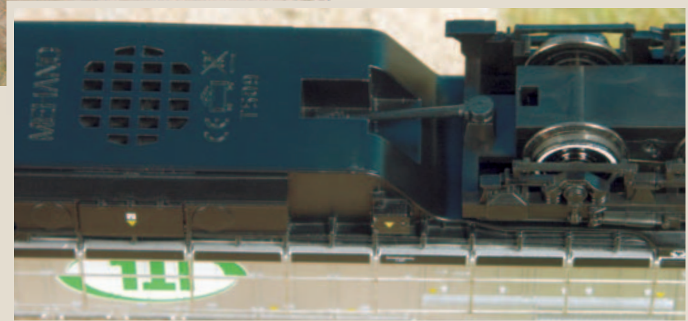
Bei 1,5 Volt setzt sich die Lok mit weniger als umgerechneter Schrittgeschwindigkeit in Bewegung, ebenso langsam kriecht sie. Auch ab 1,5 Volt tritt wahrnehmbar weißes Licht aus. Bei 12 Volt fährt der Modell-Tiger mit sehr guten 131 km/h; die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds wird um lediglich 11 km/h überschritten (die NEM würde für TT 180 km/h gestatten).

Der mittig angeordnete Flachmotor läuft so gut wie geräuschlos und treibt über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe alle sechs Achsen an. Die jeweils zur Lokmitte gelagerten Radsätze tragen Haftreifen. Zwei für TT recht große Schwungmassen ermöglichen eine tadellose Gleislage beim Fahren und einen recht passablen Auslauf. Die Drehgestelle sind auch leicht seitenverschiebbar gelagert.



Erlegt: Der fünfpolige Motor und die beiden Schwungmassen sorgen für ausgezeichnete Fahreigenschaften und guten Auslauf.

Die am Boden befestigten Zug- und Druck-Stangen bewegen sich mit, übertragen anders als beim Vorbild aber keine Kräfte.



Die Zugkraft darf man in aller Bescheidenheit als großzügig bemessen bezeichnen. Bei an der Rolle gemessenen 40 Gramm in der Ebene hatte die Lok mit realen 15 Vierachsern noch Reserven, und auch zwölf Vierachser in der Acht-Prozent-Steigung sind über jede Kritik erhaben.

Wer sein Modell auf Digitalbetrieb umrüsten oder einen Eingriff zwecks Wartung vornehmen muss, wird allerdings allein gelassen: Das der Packung beigefügte Faltblatt verrät nichts darüber, wie das Modell zu öffnen ist. Die Öffnungstechnik selbst scheint ebenfalls nicht vordergründig unter modellbahnpraktischen Prämissen gestaltet worden zu sein: Man löst vier im Fahrzeugboden befestigte Schrauben. Anschließend müssen die Rastnasen, die das Gehäuse am Chassis halten, zusammengedrückt und das Gehäuse selbst nach oben abgezogen werden. Spätestens jetzt müssen auch die Führerkabinen so weit gelöst werden, dass der mittlere Gehäuseteil entfernt werden kann. Dann endlich hat man Zugriff auf die Platine, den Motor und auch die sechspolige Schnittstelle nach NEM 651.

Das TT-Modell des ITL-Blue Tiger 2 ist eine tolle Ergänzung für den modernen TT-Fuhrpark, echte Mängel zeigen sich nur bei der Demontage. Der Verkaufspreis beträgt 179,90 Euro.

Henning Bösherz



Brawas E73 ist eine Zierde
für jede Epoche-II-Modellbahn.

Kleine Salzländerin

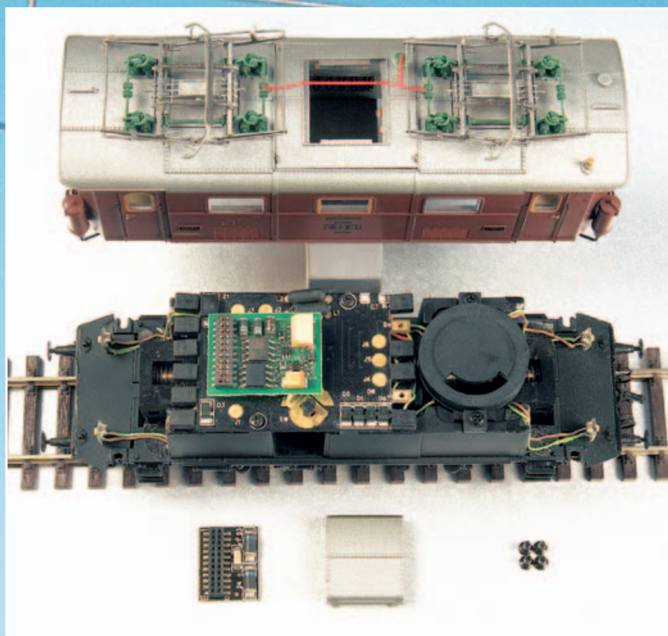
Mit der vierachsigen E 73 präsentiert Brawa ein H0-Kleinod für E-Lok-Fans.

Salzburg, Bad Reichenhall, Hallthurm: Diese Namen machen deutlich, dass man sich in einem Gebiet befindet, in dem Salzabbau im großen Stil betrieben wurde. Zur Abfuhr setzte man auch auf die Bahn.

Auf den ersten Blick offenbart sich an der in nur zwei Exemplaren gebauten Vorbild-E73 nichts Ungewöhnliches. Doch beherbergt die in das Jahr 1914 zurückreichende Konstruktion ein hochmodernes Antriebskonzept. Noch heute gilt die Achsfolge Bo'Bo' (zwei zweiachsige Drehgestelle mit je zwei Fahrmotoren) als Stand der Dinge. Und Tatzlagermotoren hat auch die moderne 189 noch. Die knuffigen E 73 wurden von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn (KBayStsB) als EG4x1/1 speziell für die kurvenreiche Strecke (Salzburg–) Freilassing – Berchtesgaden beschafft und galten als zuverlässig. Wegen der fehlenden Zugheizung kamen die Maschinen nur ausnahmsweise in den Sommermonaten vor Personenzügen zum Einsatz. Dass sie bereits 1937 (E 73 01) und 1941 (E 73 02) ausgemustert wurden, ist auch auf die geringe Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zurückzuführen.

Das Brawa-Modell vermag auf Anhieb zu gefallen und begeistert durch die maßstäbliche Umsetzung. Mit einem superfein gravierten Ganzmetallgehäuse (ja, auch das Dach besteht aus diesem Werkstoff) erreicht Brawa einmal mehr Kleinserien-Niveau. Das gilt auch für die filigranen Dachstromabnehmer. Die Dachleitung besteht aus durchgefärbtem Kunststoff und ist vorbildgerecht an den Pantographen und am Durchführungsisolator angebunden. Angesichts dieser Anbindung fällt der Kunststoff-Glanz der Leitungen nicht ins Gewicht. Die filigranen Stromabnehmer sind für echten Oberleitungsbetrieb vorgesehen. Die Führerstandsauftritte sind freistehend ausgeführt, die Fenster weisen auch in der Stärke korrekte Holzrahmennachbildungen auf. Einzig die oberen Aufnahmen der Griffstangen wurden vereinfacht. Dass man durch die Maschinenraumfenster auf das Modellinnenleben schaut, ist gegenüber der Alternative, eine viel zu flache Attrappe einzusetzen, eindeutig die bessere Wahl. Eine Führerstandseinrichtung ist angedeutet. Ein Teil der Lokschilder ist aus Rücksicht auf Varianten nicht erhaben ausgeführt.

Die E 73 trägt gefederte Stangenpuffer. Die Pufferträger können mit Originalkupplungen und Schlauchkupplungen bestückt werden. Trotz der kompakten Abmessungen brachten die Brawa-Konstrukteure sogar Kurzkupplungskulissen unter! Von den an den Ecken auf den Rahmen aufgesetzten Sandbehältern führen wegen der notwendigen Beweglichkeit der Drehgestelle natürlich unterbrochene Sandstreurohre bis in Radebene. An den Drehgestellen begeistern die scharf gravierten Gleitachslager- →



Zum Einbau eines Decoders sollte man das Gehäuse abnehmen, statt den Baustein durch die Dachöffnung zu zwängen.



Vorbildgerechte Details finden sich sogar an den Drehgestell-Stirnseiten.

Mess- und Datenblatt

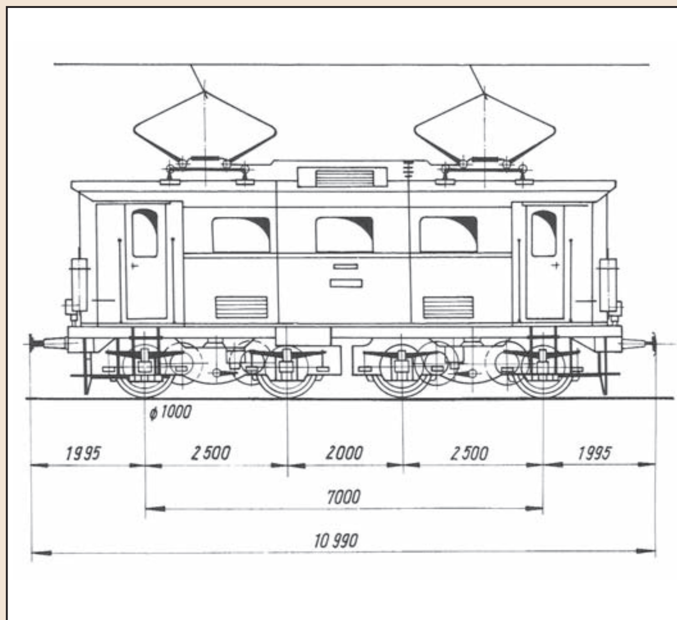


E 73 01 der DRG von Brawa in H0



Steckbrief

Hersteller: Brawa, Remshalden
Bezeichnung: E 73 01 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: II
Katalognummer: 43050
Im Handel seit: November 2007
Andere Ausführungen: Wechselstrom digital, Gleich- und Wechselstrom digital mit Sound, alle Varianten auch für Epoche I
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 292 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Kulissengeführter Normschacht mit Bügelkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 209 Euro (die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Zeichnung: MEB-Archiv



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: 21-polig



Mechanik

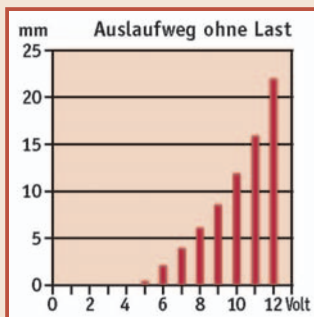
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 86 Gramm (Zug mit 50 Achsen)
3 % Steigung: 73 Gramm (Zug mit 42 Achsen)

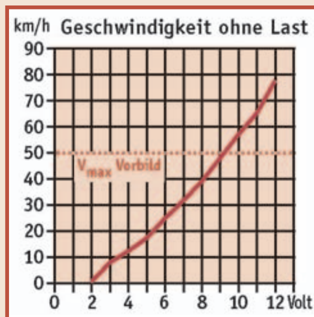


Service

Gehäusedemontage: Vier Schrauben im Lokboden lösen und Gehäuse abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und Abschrauben der Platine zugänglich
Zurüstteile: Pufferträger-Zurüstteile
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen, Ersatzteilliste und knappen Vorbildinformationen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0





Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	10 990	126,3	126
Achsstand	7000	80,5	80,5
Raddurchmesser	1000	11,5	12,1
Drehgestell-Achsstand	2500	28,7	28,7

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,5	<1	–
Kriechen	1,5	<1	–
U_{Nenn}	12	78	22
V_{max}NEM	11,5	70	18
V_{max}Vorbild	9,3	50	11

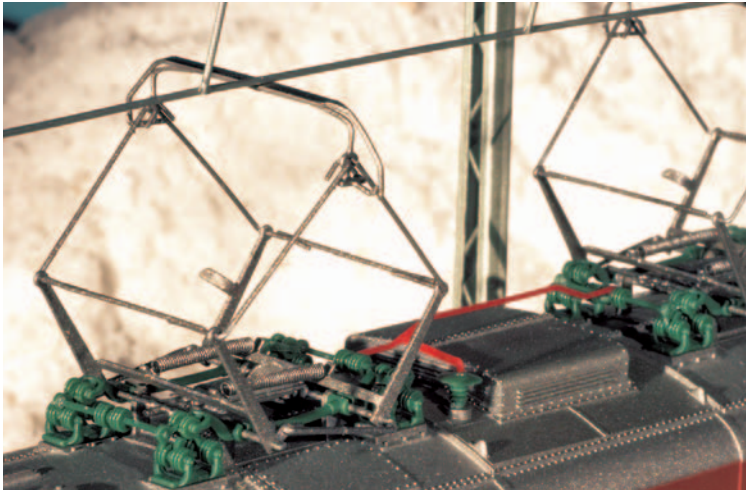
deckel und Blattfedern. Das Fahrgestell ist pfiffig konstruiert: Die Drehgestellrahmen sind mit minimalem Spiel um die Fahrzeug-Längs- und -Querachse kippbar, während die Achslagerkästen um die Querachse schwenken können. So ist gewährleistet, dass die vier Achsen auch bei schlechter Gleislage jederzeit Schienenkontakt haben.

Die Fahreigenschaften sind entsprechend gut. Volkstümlich formuliert, liegt die kurze Lok wie ein Brett, was aber angesicht eines Gewichts von 292 g nicht wirklich verwundert. Wie von Brawa gewohnt, hält sich der Antrieb akustisch zurück, obwohl die Untersetzung vorbildgerecht geriet. Mit maximal 78 km/h bei 12 V ist die E 73 keineswegs zu schnell unterwegs, auch wenn sich das Vorbild mit 50 km/h (erreicht bei 9,2 V) beschied. Der Auslauf bei Stromunterbrechung geht angesichts der sicheren Stromabnahme in Ordnung. Wer gerne auf schmutzigen Schienen fährt, sollte die Haftreifenach-

Gute Fahrt: Das Fahrwerk ist clever konstruiert

sen gegen solche ohne Haftreifen tauschen. Die Einbuße an Zugkraft dürfte zu verschmerzen sein, denn das Vorbild war auf der steigungsreichen Strecke sicher kaum mit zehn vierachsigen Schnellzugwagen (in einer Drei-Prozent-Steigung) unterwegs. Die Stirnlampen erhellen dank warmweißer LED die Umgebung ab einer Spannung von 2,3 V.

Wer einen Decoder in die 21-polige Schnittstelle einstecken möchte, sollte die vier Schrauben im Lokboden lösen und das ganze Gehäuse abnehmen. Die in der Anleitung beschriebene Vorgehensweise, die das Abhebeln der spaltfrei und stramm sitzenden Dachhaube und das Vorbeilavieren des Decoders an der Dachlei-



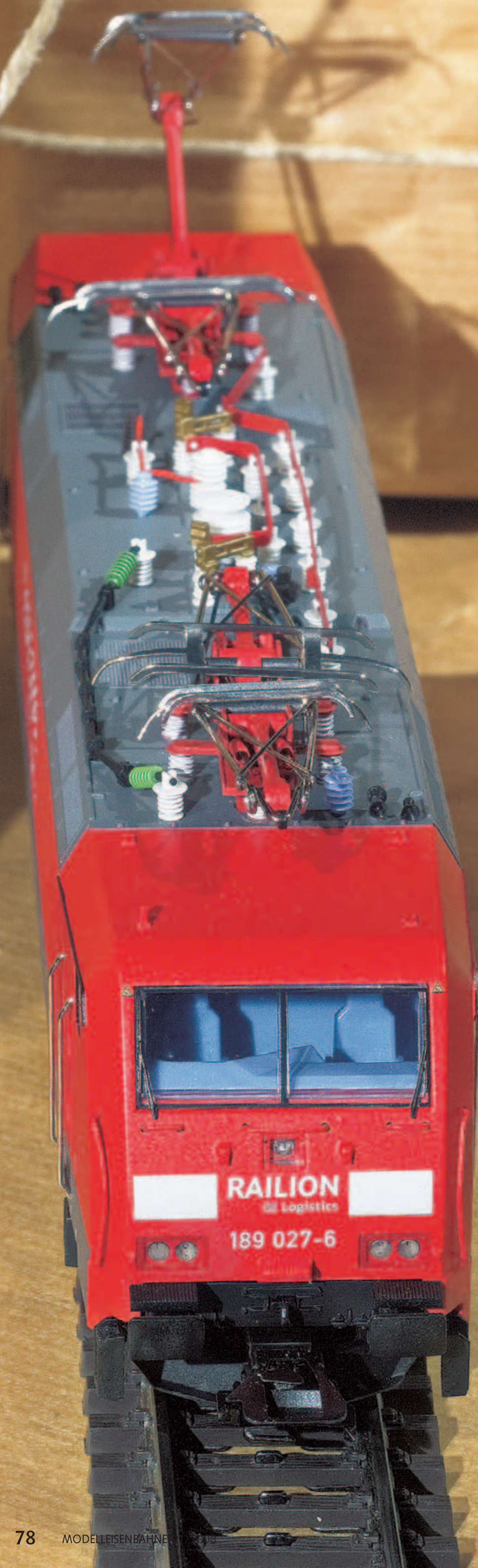
So soll es sein: Die filigranen Dachstromabnehmer der Bauart BEW sind durch die Dachleitung mit dem Durchführungsisolator verbunden.

tung vorsieht, scheint weniger geschickt. Wer das Gehäuse abnimmt, stellt fest, dass die Remshaldener sogar Platz für einen kleinen Lautsprecher vorgesehen haben.

Die E73 zeigt einmal mehr die Vielseitigkeit Brawas. Für unverbindlich empfohlene 209 Euro bietet das Supermodell ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. *Jochen Frickel*



Warmweiße LED erzeugen ein angenehmes Licht. Die obere Lampe war allerdings ein Sondersignal.



Mit einem wahrhaft internationalen Einsatzspektrum kann die 189 aufwarten, die Märklin nun als H0-Modell vorstellt.

PAKET-LÖSUNG

Theoretisch könnte die 189 Züge vom Nordkap bis Sizilien und von der Atlantikküste Frankreichs bis zur Ostgrenze Polens befördern. Ob sie das kann, ist eine Frage des Software-Paketes, der Stromabnehmer und der eingebauten Zugsicherungssysteme für die jeweiligen Länder. Dass geschickte Umläufe manchmal Langläufen entgegenstehen, zeigt das Beispiel Brenner. Vielfach wird mit einer 189 (mit Italien-Paket und deutschem oder österreichischem Personal) am Brenner gewendet und der Zug dort an eine andere 189 (mit Italien-Paket und italienischem Personal) übergeben. Das DB-Beteiligungsunternehmen Lokomotion fährt mit 189 (ES 64 F4) aber von München bis ins slowenische Jesenice.

Mit den gesickten Seitenwänden und dem charakteristischen Knick im Rahmen sind die flachen 189 mit anderen Neubau-E-Loks kaum zu verwechseln, auch wenn die Silhouette der der 152 ähnelt. Die Märklin-Konstrukteure haben die Proportionen des Lokkastens hervorragend getroffen und auch die Grundmaße stimmen. Natürlich besteht der Aufbau aus Metall, weshalb die Lok schon beim ersten Auspacken schwer und wertig in der Hand liegt. Aus Kostengründen wurden die Frontscheibeneinsätze von der 152 übernommen, weshalb die Position der Scheibenwischer falsch ist. Dass die Tritte an den Stirnseiten unterhalb der Loknummer verkehrt herum eingesteckt sind, lässt sich einfach korrigieren. Sämtliche Front-Griffstangen sind separat angesetzt und, weil aus Metall bestehend, lackiert. An den Drehgestellen gefallen die separat angesetzten Schwingungsdämpfer und die tiefen Gravuren. Da die Getriebekästen nicht allzu weit heruntergezogen sind, geben die Drehgestelle ein gutes Bild ab. Die Bremsscheiben an den Rädern sind erhaben ausgeführt und farblich abgesetzt.

Prägend für eine E-Lok ist die Dachansicht. Märklin wählte ein Vorbild, das drei ähnlich proportionierte Stromabnehmer und über Führerstand 1 den Schweizer mit schmalen Schleifstücken trägt. Allerdings müsste über dem Führerstand 2 ein 15kV-Stromabnehmer

Die Form der Stirnseiten wurde akkurat ins Modell übertragen.

Beim Modell ist das Softwarepaket komplett geschnürt: Die 189 setzt „mfx“- und Motorola-Befehle um, lässt sich aber auch mit Wechselstrom betreiben.

(beispielsweise für DB-Strecken) sitzen, weshalb man unter der Ersatzteilnummer 116071 einen solchen bestellen sollte. Die Bauform diverser Isolatoren ist nicht korrekt wiedergegeben und die Dachleitungen erreichen die Stromabnehmer nicht.

Selbst im kritischen gesickten Bereich ist die Beschriftung makellos ausgeführt und auch kleinste Piktogramme sind hervorragend wiedergegeben.

Wegen der großen Überhänge ist die Installation einer kulissengeführten Kupplung eine gute Idee. Der nahezu geräuschlose Softdrive-Sinus-Motor ermöglicht elegante Fahreigenschaften. Kraftvoll zieht die 189 selbst in der Steigung schwere Züge an. Die Auslegung des „mfx“-Decoders entspricht mit einem ausgeprägten Langsamfahrbereich der der in den vergangenen Ausgaben vorgestellten Märklin-Loks. Analog-Bahner werden feststellen, dass der Decoder wie im Digital-Betrieb die Spannung stufenweise abgibt. Neben dem Fahrlicht kann der Modellbahner im Digitalbetrieb Fernlicht, ein Signalhorn aktivieren und die Massensimulation abschalten. Bei einer modernen E-Lok geht die Reduzierung der Geräusche auf das Signalhorn in Ordnung, da beim Original das Singen des Antriebes ohnehin in den Rollgeräuschen des Zuges untergeht.

Wie beim Vorbild, so sind auch im Modell Mehrsystemloks keine billige Angelegenheit: 279 Euro kostet der Spaß.

Jochen Frickel



Die Gestaltung im Fahrwerksbereich, aber auch die Druckqualität gefallen.

STECKBRIEF

Fahrwerte digital/analog

- V_{max} in Fs. 14 233 km/h / bei 16 V 200 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) in Fs. 10 / bei 14,2 V
- Auslauf aus V_{max} 222 mm
- Auslauf aus 140 km/h 62 mm
- Anfahren in Fs. 1 4 km/h / bei 7,5 V 3 km/h
- Zugkraft Ebene 146 g
- Zugkraft Steigung 3% 133 g

- **Hersteller:** Märklin, Göppingen
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:**39890
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Märklin-Kurzkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Auf vier Räder
- **Haftreifen:** 4
- **Preis:** UVP 279 Euro

In einer limitierten Serie legte Micro-Metakit den Einzelgänger 08 1001 der DR in H0 auf. Wir zeigen einige Modell-Impressionen der Version von 1954.

Ausnahme-Erscheinung

Einzelgänger wie die nur wenige Jahre bei der DR gelaufene französische 241 A, die als 08 1001 im Jahre 1952 das Raw Zwickau verließ (siehe Vorbild-Kasten), sind prädestiniert für Kleinserienhersteller, dürfte sich doch das allgemeine Interesse des Modellbahners an solchen Exoten in Grenzen halten.

Der Landshuter Edelschmiede Micro-Metakit ist nichtsdestoweniger eine H0-Nachbildung gelungen, die es wert ist, näher vorgestellt zu werden. Versehen ist die Lok mit der Anschrift „Rbd Berlin, Bw Ostbahnhof", wo in den 1950er-Jahren mehrere Kohlenstaubloks beheimatet waren.

Zu haben ist die Lok im Betriebszustand des Jahres 1954 (Bestell-Nr. 06301 H). Diese erhielten wir zur gründlichen Begut- →





Ein besonderes Vorbild verlangt nach einer besonderen Umsetzung: Das gilt für die feinen Gitterroste auf dem Tenderaufsatz ebenso...

...wie für die Trittleiter zum Führerhaus (geriffelte Stufen aus Metall), die Zuleitungen zum Kessel und das Führerhaus selbst.



Unbeeindruckt zeigen sich die Spaziergänger, dabei bietet die Lok hinter ihnen genug Gesprächsstoff: 08 1001 wartet auf Ausfahrt.

achtung. Diese Auflage ist auf 85 Stück limitiert. Außerdem wurde auch eine Variante des Betriebsjahres 1953 (mit sozialistischer Parole am Tender) aufgelegt, die werkseitig jedoch vergriffen ist.

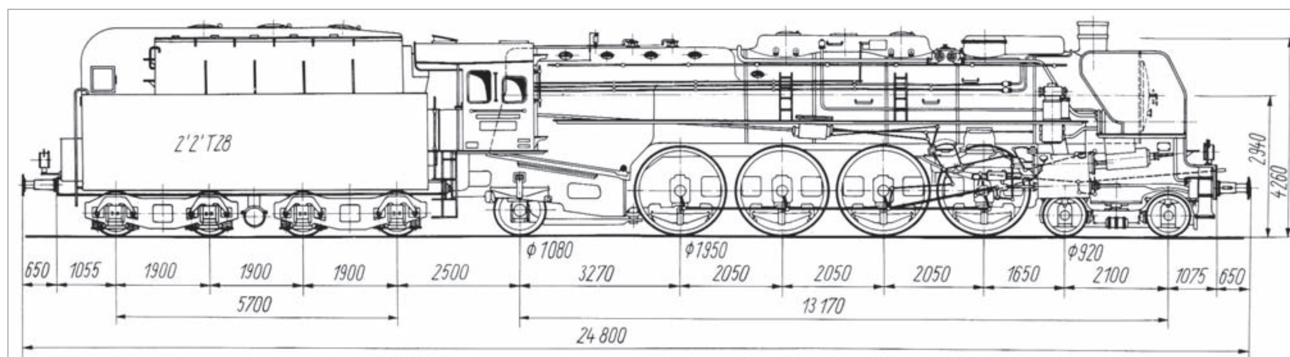
Zur Herstellung wurden Edelstahl und andere hochwertige Materialien herangezogen. Der optische Eindruck ist hervorragend. Insbesondere gefällt die Gestaltung des Übergangs Lok – Tender (unter anderem mit gefederten Türen), der maßgeblich zu diesem Eindruck beiträgt. Vor allem der Tender verdient mit der Nachbildung vieler Details höchste Anerkennung.

Auch Details wie die Trittstufen zum Führerhaus, die Kesselleitungen und viele einzeln angesetzte Armaturen sind über jede Kritik erhaben.

Die Stromaufnahme erfolgt über alle Tenderachsen, die Schleifer bestehen aus einer Kupfer-Beryllium-Legierung und sind sehr dauerhaft.

Dank eines Präzisions-Glockenankermotors von Faulhaber besteht die hochwertige Lokomotive auch als Fahrmodell. Das hoch übersetzte Getriebe verspricht zudem sehr gute Langsamfahreigenschaf-

Das Vorbild: Aus 241 A wird 08 1001



Zeichnung: MEB-Archiv

Zu den absoluten Exoten, die infolge des Zweiten Weltkrieges auf dem Gebiet der DDR verblieben, gehörte eine 2' D 1'-Lokomotive, deren Baumuster 1925 für die französische Ostbahn gebaut worden war und bei der SNCF die Reihenbezeichnung 241 A erhielt. Die mit deutschen Dampfloks kaum vergleichbare Französin verfügte unter anderem bereits über einen Verbrennungskammerkessel. 1952 wurde die Maschine im Raw Zwickau zur 08 1001 umgebaut und mit Kohlenstaubfeuerung ausgerüstet. Dafür erhielt sie den aus einem 2'2'T 34 umgebauten, dann als 2'2'T 28 geführten Kohlenstaubtender. Weiterhin musste die Lokführerseite nach rechts verlegt werden, auch wurden, soweit möglich, die französischen Armaturen durch solche nach DR-Bauart ersetzt. Trotz günstiger Kesseldimensionierung erreichte sie bei Versuchsfahrten nicht einmal die Zughakenleistung der 03, was wesentlich daran lag, dass der Kesseldruck von 20 auf 16 Bar reduziert wurde. Im Regelbetrieb war sie bis Februar 1958 zwischen Dresden und Berlin eingesetzt. Noch im selben Jahr wurde sie ausgemustert.

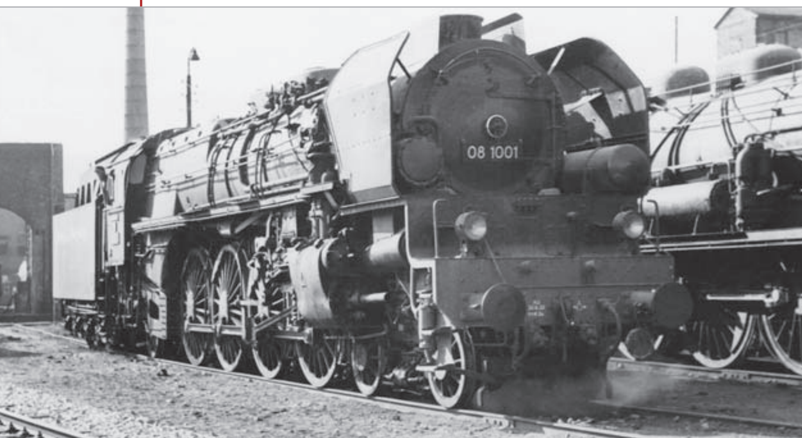


Foto: Slg. Schumacher

Das Vorbild wartet im Jahre 1953 im Bw Berlin-Ostbahnhof.



Die Lokführerseite von 08 1001 wechselte erst nach dem Umbau im Raw nach rechts. Man beachte das schräg liegende Außentriebwerk.

Fotos (5): J. Chocholaty



Die teilweise Verkleidung der Kesselaufbauten verlieh der Lok ein schnittiges Aussehen und eine hervorragende Aerodynamik.

ten. Beide sind nicht sichtbar in die Lokomotive eingebaut.

Die Radsterne bestehen aus Messing, während die Radreifen aus Edelstahl gedreht sind. Alle Radsätze sind ringisoliert, was für gleichmäßig präzisen Rundlauf der Radsätze sorgt.

Trotz der soliden Metallausführung liegt die Lok erstaunlich leicht in der Hand. Der Landshuter Hersteller gibt als unverbindliche Preisempfehlung stolze 2058 Euro an. Zu beziehen ist der exotische Lokstar über den einschlägigen Fachhandel.

Henning Bösherz


Waldburg Hbf.
DR
1
2
2

Die Uhren sind sich zwar uneins, doch das geschäftige Treiben im Bahnhof Waldburg mit Regel- und Schmalspurbereich stört´s nicht.

Bei der Wismut ist nicht nur die Anschlussbahn in Bewegung. Im Pendelverkehr sorgt in H0f auch die Grubenbahn für Betrieb.



TIEFEN-Wirkung

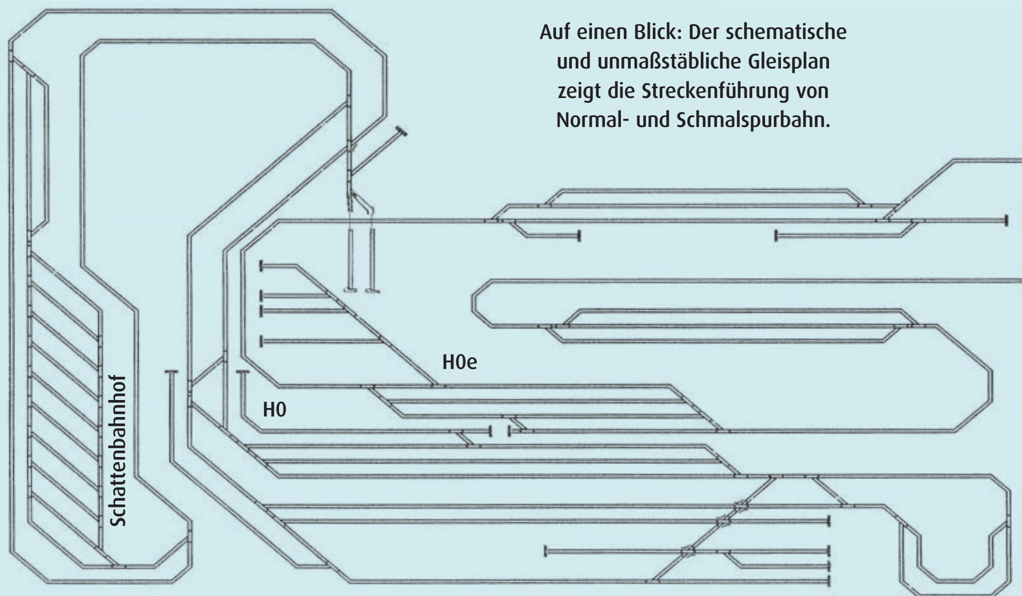
Viele Gleise und doch nicht überladen: Mit Motiven aus Sachsen und Thüringen lässt Rüdiger Pischel seine Heimat zur Epochenwende in 1:87 wieder aufleben.

Am Anfang stand TT: „Das war 1965, da war ich sieben Jahre alt", erinnert sich Rüdiger Pischel und gesteht, „seitdem ohne Pause Modelleisenbahner" zu sein.

Geschadet hat ihm das offenkundig nicht. Der redegewandte und stets zu einem Scherz aufgelegte Endvierziger bedient keineswegs das Klischee des verschrobenen Tüftlers, der sich nur zwecks Materialbesorgung in der Öffentlichkeit blicken lässt. Eine Ehe und zwei inzwischen erwachsene Töchter zeugen von einer gesunden Einstellung zum Leben.

Freilich, ein gewisser Bazillus hat Rüdiger Pischel schon beizeiten umgetrieben und ihm auch die Berufswahl erleichtert: Der aus Berga/Elster stammende Thüringer ist gelernter Facharbeiter für Eisenbahnbautechnik, ein ehemaliger Reichsbahner also.

Der noch 49-Jährige schmunzelt: „Ich habe nicht allzuweit von der Schiene weg gewohnt und habe eigentlich →



Auf einen Blick: Der schematische und unmaßstäbliche Gleisplan zeigt die Streckenführung von Normal- und Schmalspurbahn.



Es gibt immer etwas zu tun: Zur Sicherung der Felswand direkt neben der Hauptbahnstrecke wird eine Stützmauer eingezogen.



Schmal- und Regelspur: Bei der Landschaftsgestaltung standen Sachsens und Thüringens Mittelgebirgsregionen Pate.

An der Rollwagenanlage: Auf die szenische Ausgestaltung mit den Impressionen aus der Welt der Arbeit wurde großer Wert gelegt.



jede freie Minute in der Nähe der Bahn verbracht, am Bahnhof Berga beziehungsweise in Wünschendorf."

Kein Wunder, dass Pischel auf seiner sehenswerten H0-Anlage auch Motive aus seiner Thüringer Heimat verarbeitet. „Nicht nur", wirft das aktive Mitglied des Vereins Westsächsischer Eisenbahnfreunde ein, „der Schwerpunkt liegt eigentlich auf Motiven aus Sachsen!"

Ich lasse den Blick über die Anlage schweifen und nicke verstehend: Sachsen bietet nun mal ungleich mehr Schmalspuranregungen als das zudem

auch noch metrische Thüringen.

„Genau", meint Rüdiger Pischel und betont, dass die Schmalspur in H0e von Planungsbeginn an zum Pflichtenprogramm seiner Anlage gehörte. Da überrascht es auch nicht, dass die beiden Modellbahnhöfe sächsisch inspiriert sind: Waldburg erinnert nicht von ungefähr an die Töpferstadt Waldenburg an der Muldentaleisenbahn und Rothenkirch meint natürlich das Rothenkirchen mit Anschluss an die Schmalspurstrecke von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld.

Geschickt eingebettet in eine Mittelgebirgslandschaft, die sich hüben in Thüringen wie drüben in Sachsen nicht wesentlich unterscheidet, wirkt die H0- und H0e-Anlage trotz der umfangreichen Gleisanlagen überzeugend.

„Anfangs hatte ich gerade wegen der doch reichlich vielen Schienen Bedenken", räumt Rüdiger Pischel unumwunden ein, dass er sich unversehens in Kategorien zu bewegen begann, die in den 60er- und auch noch den 70er-Jahren den Modellanlagenbau bestimmten.

Apropos, 60er- und 70er-Jahre: Gab es einen besonderen Grund, sich bei der Epoche gerade für die Zeit um 1970 festzulegen?

„Ich wollte mir die Möglichkeit offenhalten, sowohl mit →



Während auf dem Durchgangsgleis schon wieder ein Kalkzug den Waldburger Bahnhof passiert, warten die Reisenden auf ihren Anschluss.



Epoche-III- wie auch mit Epoche-IV-Garnituren fahren zu können", verrät Pischel und setzt einschränkend hinzu: „Modelle von Vorbildern, die nach 1985 gebaut wurden, kommen nicht auf die Anlage."

Das gilt auch für die Straßenfahrzeuge, deren wachsende Vielfalt Pischel nicht bereuen lässt, dass er anno 1987 von TT auf H0 umgestiegen ist. „Die Auswahl an Schienenfahrzeugen war damals einfach größer", begründet er die Abkehr von der Spur der Mitte und ergänzt: „Von der Schmalspur ganz zu schweigen!"

Und die wollte Rüdiger Pischel unbedingt auf seiner jetzigen Waldburg-Anlage haben, nicht zuletzt, „weil ich durch den Beruf damit zu tun hatte."

Aha, da scheint die Schachtanlage auf dem längeren Anlagenschenkel, die Wismut, wohl auch nicht nur einfach regiona-

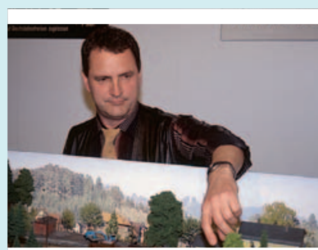


Foto: Haucke

Seit Kindesbeinen begeisterter Modellbahner: Rüdiger Pischel, geboren in Berga/Elster, hat seine Heimat in 1:87-Motive umgesetzt.

Zweigleisiger Anschluss wie beim Wismut-Vorbild: Die in Lugansk gebaute V200 wartet auf die Befüllung der Wagen mit Uranerz.

Anlagen-Steckbrief

L-förmige H0-/H0e-Anlage in offener Rahmenbauweise
Maße: 5,8 x 1,2 + 4,2 x 1,2 m
Erbauer: Rüdiger Pischel
Bauzeit: Zirka 5 Jahre
Epoche: III/IV
System: Zweileiter-GS
Betrieb: Digital mit Roco-Multimaus
Gleislänge: Zirka 180 m
Gleismaterial: Roco-Line o. B. (H0); Tillig, Roco (H0e)
Rollendes Material: Piko, Fleischmann, Roco, Gützold, Brawa etc. (H0); Bemo, Technomodell (H0e)
Anlagenthema: Zweigleisige Hauptbahn mit Wismut-Anschluss, Schmalspurbahn
Vorbild: Frei nach Motiven aus Sachsens und Thüringens Mittelgebirgsregionen



In Waldburgs Straßen herrscht nur wenig Verkehr. Den Grauschleier auf den Fassaden verursachen Hausbrand und Industrie.

Schmalspuridylle mit typischem sächsischen Stationsgebäude: Die Wanderer genießen die Gegend, lassen die Bimmelbahn passieren.



Fotos: Tiedtke

len Bezug für den Eisenbahnbautechniker zu haben!

„Stimmt", gibt Rüdiger Pischel mit einem Grinsen zu, „ab 1978 war ich bei der Wismut-Anschlussbahn im Bergbaubetrieb Schmirchau beschäftigt und so war für mich ein Wismut-Schacht auf der Anlage geradezu ein Pflichtobjekt."

Für das hätte sich der 49-Jährige freilich etwas mehr Platz gewünscht. „Nein, nicht etwa wegen einer vorbildgerechten Strahlung", wehrt Pischel lachend ab, „sondern schon allein wegen der Grubenbahn in H0f", die hier nur pendeln kann.

„Eigenbau und Bausatzumwandlungen", fasst der Thüringer die Hochbauten zusammen, den digital gesteuerten Blockstreckenbetrieb beobachtend, um dann augenzwinkernd zur Leichtigkeit des Seins überzuleiten: „Bauschaum ist der Landschaft Kern."

Der großen Eisenbahn ist Rüdiger Pischel übrigens zumindest räumlich noch immer eng verbunden: Seit 1994 betreibt er zusammen mit Partnerin Roswitha Gaßler den Modellbahn-Shop im Empfangsgebäude des Bahnhofs Gera. „Wie das Leben so spielt", lächelt der Thüringer.

Dem ist vorerst nichts hinzuzufügen. *Karlheinz Haucke*

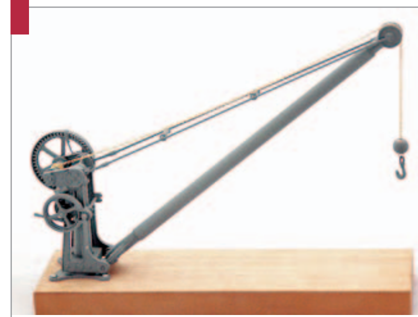
Modellbahn Aktuell

BUSCH ▸ *Kramer-Traktor in H0, ZT300 in TT*

Mit dem Kramer KL 11 (re.) steigt Busch in den umkämpften H0-Traktoren-Markt ein. Im TT-Großserienbereich dagegen allein auf weiter Flur sind die Viernheimer mit dem DDR-Klassiker ZT300, den wir in einer der nächsten Ausgaben genauer vorstellen. Traditionsgemäß erscheint der formneue H0-Mercedes der C-Klasse (li.) zunächst in der hochwertig gestalteten CMD-Ausführung. Die Landschaftsgestaltungsserie Groundcover bereichert ein fertig gestalteter Tümpel (Bild). Daneben entstehen aus Bausätzen ein Hopfenfeld und ein Biergarten. Tomaten und Gurken kann der H0-Gärtner nun anpflanzen. In einem Starter-Kit finden sich Materialien zur Gestaltung von Wald- und Wiesenböden. Info: www.busch-model.com



BRETZLER ▸ *Ladekran-Bausatz für G*



Passend für die G-Spur bieten A. & A. Bretzler den 40-teiligen Bausatz für einen Ladekran an, wie er an einem Güterschuppen, an einer Laderampe oder an einem Hafenanleger gestanden haben könnte. Info: Tel. (07031) 671988, www.bretzler.eu.

PREISER ▸ *Kartenspieler in II*



Vermutlich einen ordentlichen Skat drischt das Trio (Bild) im Maßstab 1:22,5. In der Nenngröße I feiert ein offenbar noch sehr verliebtes Paar Wiedersehen, während zwei ältere Damen auf ihren Anschlusszug warten. Fleißige H0-Maurer samt erforderlichem Zubehör sorgen dafür, dass der Hausbau vorangeht. Drei Paare flanieren auf Z-Bürgersteigen. Info: www.figuren.de.

ALPNACHER ▸ *Gealterte Ae6/6 in H0*



Exklusiv für den Alpnacher Shop fertigt HAG ein gealtertes H0-Modell der Ae 6/6 11406 „Obwalden" Die Ausführung dokumentiert die 11406 in ihrem letzten Betriebsabschnitt mit Wappen. Es sind Modelle in 2-Leiter-Gleich- und 3-Leiter Wechselstrom verfügbar. Mit dem Kauf des HAG-Modells wird die Aufarbeitung des Vorbilds unterstützt. Info: Kurt Doebeli, Alpnacher Shop GmbH, Bahnhofplatz 6, CH-6053 Alpnachstad, www.alpnacher.ch.

RAILTOP ▸ *RAm-TEE und österreichisches UIC-X-Wagenset in H0*



Railtops fein detaillierter RAm-TEE (Bild) wirbt jetzt um die Gunst der H0-Modellbahner. Als Besonderheit bewältigt der unverkürzte Zug auch den 360-mm-Radius, was vor allem für Wechselstrom-Fahrer und Fertiggeländebesitzer wichtig ist. In einem ÖBB-Zweier-Set liefert Railtop einen Gepäckwagen Dms und einen Sitzwagen Bm der UIC-X-Serie im attraktiven Reinorange der Epoche IV. Info: Railtop, Eichaustr. 21, CH-9463 Oberriet, tel. (0041)717613510, Internet: www.railtop.ch.

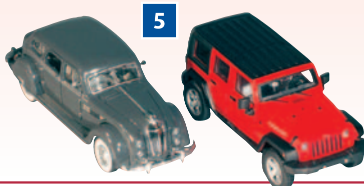
US-Corner







Farbenfroh präsentiert sich die Chessie-GP38-2 (Bild 1) in H0. Bachmanns Modell ist nun serienmäßig mit einem DCC-Decoder ausgestattet, der aber auch analog gute Fahreigenschaften bietet (www.liliput.de). Obwohl der einfacheren Ready-to-roll-Serie zugeordnet, weist Athearns (www.noch.com) SD40-T2 der Susquehanna zahlreiche separat angesetzte Details auf. Das H0-Modell ist mit einer achtpoligen Schnittstelle bereits für den Einbau eines Decoders vorbereitet. Sorgfältig lackiert und beschriftet, präsentiert sich das N-Modell des 50-Fuß-Ice-Bunker-Reefer der Chicago & North Western (beide Modelle Bild 2). Als Neukonstruktion stellt Atlas (www.atlasrr.com) den ACF-Centerflow-Plastics-Hopper (Bild 3) für H0 vor, der durch sorgfältige Gravuren, superfeine geätzte Trittgitter auf dem Dach und eine akkurate Bedruckung gefällt. Für Freunde modernen Güterverkehrs in 1:160 fertigt Kato eine dreiteilige Maxi-IV-Containertransport-Einheit von Gunderson (Bild 4). Autofans offeriert die junge Marke Masterpiece den stromlinienförmigen Chrysler Airflow Imperial Eight aus den 30er-Jahren und den aktuellen Jeep Wrangler (Bild 5). Der Vertrieb erfolgt über Busch.





OTTEN-MODELLE ▸ *IKB-Triebwagen 35 in IIm*



Die jüngste Neuentwicklung des Straßenbahn-Spezialisten ist das IIm-Modell des Triebwagens 35 (Bild) der Iserlohner Kreisbahn (IKB). Eins der ersten Exemplare fährt jetzt für die Straßenbahnfreunde Hemer. Das Vorbild gehörte ursprünglich zur Erstausstattung der Tram im Schweizer St. Gallen. Das Messing-Modell besteht aus 1125 Einzelteilen, hat bewegliche Außen- und Innentüren, besitzt einen funktionsfähigen Lyra-Stromabnehmer, verfügt über eine Innenbeleuchtung und echte Glasscheiben. Die Kraftübertragung des Faulhaber-Motors erfolgt über ein Schneckengetriebe auf eine der beiden kugelgelagerten Achsen. Info: www.otten-modelle.de.

ELESDAG ▸ *Fahrregler*

Elesdag bietet Fahrregler für analoge Gleich- und Wechselstromanlagen, künftig auch für DCC- und Motorola-Digitalsysteme an. Der Kunde kann aus verschiedenen Komponenten, beispielsweise mit Dreh- oder Schieberegler (Bild), verschiedenen Anzeigen und für verschiedene Ausgangsspannungen das ihm genehme Fahrgerät bestellen. Info: TBH/Elesdag, Technisches Büro, Helgebornstraße 14, 61191 Rosbach, Email: info@elesdag.ch.



MODELLBAHN AKTUELL

EFCO ▸ *Gleichstrom-Fahrleitungsmasten für H0m*



EFCO Modellbau stellt feindetaillierte Fahrleitungsmasten für Schweizer Gleichstrombahnen wie beispielsweise die MOB her. Die Produkte eignen sich mit ihrem typischen Y-Ausleger speziell für die Epochen IV und V. Die Masten bestehen aus Neusilber, Messing und Chromstahl. Info: EFCO Modellbau, Auf der Alp 6, CH-4059 Basel, www.efco-modellbau.ch.

WIKING ▸ *Mini-Bagger HR18 in N*



In neuer Farbgebung und Beschriftung rückt der Mini-Bagger HR18 (Bild vorne) auf N-Baustellen ein. Als Set bereichert der MAN-Dreiachser mit zwei absetzbaren Wechselkoffern und Rosenbauer-Tragkraftspritze Fox samt Feuerwehrmann (Bild) die moderne H0-Brandbekämpfung. Info: www.wiking.de.

FLEISCHMANN ▸ *DRG-Schnellzug in N*



Mit der eleganten E19 in roter Ursprungslackierung ist der „Schnellzug Berlin – München" bespannt, der aus Packwagen Pw4ü, zwei Sitzwagen AB4ü und C4ü sowie Speisewagen WR gebildet wird und Epoche-II-Schriftzüge trägt. Das Zugset erscheint in limitierter Auflage anlässlich des runden Geburtstags „120 Jahre Fleischmann". Info: www.fleischmann.de.

ROCO ▸ *Silberling-Steuerwagen mit Karlsruher Kopf und polnische Okl2 in H0*



Nach dem Hasenkasten-Steuerwagen liefert die Modelleisenbahn GmbH nun auch einen Steuerwagen mit dem so genannten Karlsruher Kopf (Bild hinten) aus, der sich zunächst in einem H0-Dreier-Set mit Epoche-IV-Wagen findet. Eine hübsche Variante der deutschen Baureihe 64 stellt die Okl 2 (Bild Mitte) der polnischen PKP dar. Wieder lieferbar sind die Epoche-IV-Eilzugwagen (im Bild der Bye und der AByse) im Maßstab 1:160, die durch einen fairen Preis locken. Info: www.roco.cc.

TRIX ▸ *Metronom- und Tragschnabelwagen in N*



Als Ergänzungswagen für den vierteiligen Metronomzug in N kommt das Zweierset mit Doppelstockwagen zweiter Klasse ohne (DBpza) und mit Bordbistro (DBpzka) in den Handel. Eine Herausforderung fürs Lichtraumprofil und Steigungsübergänge auf N-Anlagen stellt der 32-achsige Tragschnabelwagen (Bild), beladen mit einem Transformator der Trafo-Union, dar. Märklins UIC-Halbspeisewagen BRbumh 282 der DB ist nun auch als Trix-Modell in H0 lieferbar. Das H0-Schwerpunktthema Autowerk wird mit dem Flachwagen SSw 07, beladen mit zwei metallenen Mercedes-Benz-Lastwagen L311, und zwei als Zweierset verpackten Schwerlastwagen Sammp 705 samt zwei MB-Muldenkippern 2624 bedient. www.trix.de.

MODELLBAHN DIGITAL ▸ *Kehrschleifenmodul*

Speziell für Großbahnen mit entsprechend hohen Stromaufnahmen fertigt Peter Stärz das kurzschlussfreie Kehrschleifenmodul KS-GB. Zweite Neuheit ist ein Encoder zum Anschluss von Tastern und Anzeigen für acht Weichen, Signale oder andere zweibegriffige Magnetartikel. Es ist daher besonders für die Anbindung eines Gleisbildstellpultes an das Selectrix-Digitalsystem geeignet. Info: Modellbahn digital, Peter Stärz, Dresdener Str. 68, 02977 Hoyerswerda, Tel. (03571) 404027, Internet: www.firma-staerz.de.

SCHWEICKHARDT ▸ *Zwischenwagen für ET 465*



Passend zum Brawa-Elektrotriebwagen 465 bietet Eisenbahntreffpunkt Schweickhardt einen vorbildgerecht lackierten und Beschrifteten Zwischenwagen (Bild) an. Dieser wird ohne Licht oder mit an den ET angepasster Beleuchtung samt stromführender Kupplung gefertigt. Beide sind für Gleich- und Wechselstrombahnen erhältlich. Info: Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31, 71334 Waiblingen-Beinstein, Tel. (07151) 937932, Internet: www.modelleisenbahn.com.

MODELLBAHN AKTUELL

KÜHN ▸ *DR-211 mit Sparlackierung in TT*

Für die DR-Fans erscheint die Epoche-IV-211 in Bordeauxrot mit schmalem Kontraststreifen. Kurz nach der Wende wurden einige Holzroller in Orientrot umlackiert, trugen aber auch als 142 weiterhin das DR-Logo. Info: Kühn Modell, Im Bendel 19, 53619 Rheinbreitbach, Tel. (02224)967780, Internet: www.kuehn-modell.de.

MÄRKLIN ▸ *K.P.E.V.-Vierachser in Z*



In attraktiver Länderbahnfarbgebung rollen preußische Vierachs-Abteilwagen in Z (Bild) an. Das Dreierset besteht aus zwei C-Wagen und einem ABC-Wagen; ein Zweierset beinhaltet den passenden Post- und den Gepäckwagen. Ebenfalls preußischer Herkunft, aber als DRG-Dampflok beschriftetes H0-Modell verspricht die 38 mit Sound einen geräuschvollen Auftritt. Dieselbe Epoche II repräsentiert das für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) produzierte H0-Modell der 86 004. Der Buckelspeisewagen erinnert an den Rheingold von 1962. Info: www.maerklin.com.

FALLER ▸ *Wasserturm Weimar in H0*

Das Planetarium in Jena, das die Gütenbacher als H0-Modell präsentieren, bietet auf einer 1000 Quadratmeter großen Projektionsfläche jede Menge der strahlenden Himmelskörper. Ebenfalls regionalen Bezug hat das neue Wasserturmmodell: Das Vorbild des voluminösen Rundbaus steht in Weimar. Die Baugröße N wird thematisch mit der Heuernte bedient: Unter anderen sind Strohballen und Strohballenfiguren im Angebot. www.faller.de.

WEINERT ▸ *Bausatz für 44 ÜK in H0*

Als Komplettbausatz liefert Weinert die BR 44 in ÜK-Ausführung für die Epochen IIIa (DB) und II. Für Rivarossis BR 10 mit Tenderantrieb bieten die Weyhener Lok- und Tenderradsätze mit Rp-25-Profil an. Info: www.weinert-modellbau.de.

RIVAROSSI ▸ *DRG-18.5 und DB-10 in H0*



Die DRG-18534 (Bild) und die DB-10001 (Bild) verkörpern als H0-Modelle die Tradition der c-gekuppelten Schnellzug-Dampflokomotiven. Als DB-TEE „Helvetia" formieren sich ein Zweier- und ein Dreierset mit H0-Ausführungen von Abteil-, Großraum- und Speisewagen (Bild). Info: Hornby Deutschland GmbH, Tel. (09563) 50360, www.hornby-deutschland.de.

PIKO ▸ *Traxx-Diesellok für Metronom in H0*

Kaum langsamer auf dem Markt als das brandaktuelle Vorbild: Das H0-Modell der Diesellok P160DE aus der Traxx-Familie von Bombardier gibt die Ausführung für den Metronom wieder. Ein ausführlicher Test des Hobby-Modells folgt in der nächsten Ausgabe. Nach Vorbild der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) ist die jüngste Version des H0-Hercules gestaltet. Info: www.piko.de.

GERMAN RAILROADS ▸ *Trainsim-Paket*

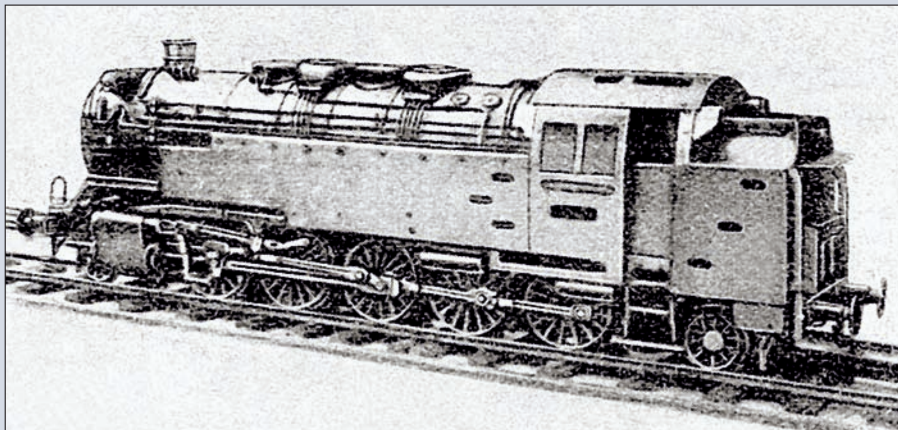
Noch nie gab es ein so umfangreiches Ergänzungspaket (acht Strecken, über 400 Loks, über 670 Aufgaben) für den Microsoft-Trainsimulator, in dem diverse früher gelieferte Ergänzungen zusammengefasst wurden. Druckfertige Gleispläne und Buchfahrpläne ergänzen die Sonderausgabe. Info: www.german-railroads.com.

MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 55 JAHREN: *Das gute Modell: BR 84 in Spur I*

● Eine Bauanleitung für O- und Om-Wagen sowie dieses Modell in Spur I, gefertigt von „Koll. Rust, Berlin-Stahnsdorf", bildeten im engeren Sinne die Modellbeiträge im MODELLEISENBAHNER 1/1953. Bei den Vorbildbeiträgen stach die Vorstellung der Baureihe 60 heraus. Ansonsten hieß es im Entree auf Seite 1 wörtlich: „Fahrt frei in den Sozialismus!", darüber ein Portrait des DDR-Staatspräsidenten Wilhelm Pieck. Sehr bemerkenswert war die Titelzeichnung, auf der eine 01 in voller Fahrt einen Schlagbaum mit der Aufschrift „Zonengrenze" zerfetzt.



MINIATUR-WUNDERLAND

Grüezi Schwyz!

● Die Schweiz in der Hamburger Speicherstadt wurde auf 250 Quadratmetern vom Oktober 2005 bis November 2007 gebaut. Am 12. November wurde sie nun eröffnet. Dazu kam hoher Besuch, Hamburgs Erster Bürgermeister Ole von Beust, der Schweizer Botschafter Dr. Christian Blickenstorfer und DJ Bobo als Stargast. Die Ehrengäste drückten auf einen roten Knopf und es fiel eine Schweizer Fahne herunter, dann hatten die Besucher den vollen Blick auf die neue Modell-Schweiz. Weit mehr als 100 Fotografen, noch mal so viele Journalisten und Fernsehteams auch aus der Schweiz drängten sich bei dem Ereignis um die besten Aufnahmen. Als weitere Gäste kamen Sara Bouachir, Sprecherin der Lindt & Sprüngli AG, und Leo Mittelholzer, Vorstandsvorsitzender von der Holcim Deutschland AG, von beiden Firmen gibt es Modelle. Auf zwei Etagen fahren Züge durch Berglandschaften. Dazu fahren auch noch Schmalspurzüge und eine Zahnradbahn, wie es sich für die Schweiz gehört. Auf einer großen Freiluftbühne gab DJ Bobo ein Live-Konzert, er war vom Modell seiner Bühne überwältigt und freute sich über die vielen Details. Wie beim Vorbild hat die Schweizer Schokoladenfabrik von Lindt & Sprüngli einen Gleisanschluss. Die Schokoladenproduktion lässt sich auf dem Modell verfolgen. Über ein Fließband laufen kleine Schokoladentäfelchen. Wer einen Knopf drückt, bekommt automatisch eines ausgeworfen! Auch bei diesem neuen Abschnitt sind es wieder die vielen Details, die den Besuch interessant machen. Für den Blick auf die obersten Bergspitzen gibt es mehrere Treppen und Brücken. Beim Treppensteigen erhalten die Besucher den Einblick in Tunnelbahnhöfe oder auf Bergspitzen. Und ganz neu gibt es nun auch streikende GDL-Lokführer, natürlich im deutschen Teil der großen Modellbahn.



Zu den Stargästen, die von Geschäftsführer Gerrit Braun (Mitte) begrüßt wurden, gehörte auch der Schweizer DJ Bobo (links).



Zur Schweiz gehören natürlich Berge und Zahnradbahnen, teilweise in Modell-Meterspur.



Aktueller geht es nicht: Streikende GDL-er sind neu im deutschen Teil der riesigen H0-Anlage platziert worden!

Fotos (3): Brüggemann



Foto: EMF Ingolstadt

In Spur I wird von den EMF gerade das alte Empfangsgebäude von Ingolstadt Hauptbahnhof gebaut.

EMF INGOLSTADT

Geburtstags-Ausstellung

● Zu einer Ausstellung anlässlich des 35. Geburtstags lädt der EMF Ingolstadt vom 4. bis 6. Januar 2008 ein. Mit dieser geht ein Regionaltreffen der ARGE Spur 0 Bayern einher. Die Feier findet in der Nibelungenhalle Großmehring statt. Der EMF ist in den Spurweiten H0, 0 und I aktiv. Die 15 mal fünf Meter große 0-Modulanlage wurde in den letzten 24 Jahren auf vielen Veranstaltungen gezeigt. Eine 15 Meter lange Spur-I-Modulanlage ist gerade im Bau. Bei den Geburtstagsfeiern werden eine LGB-Anlage, die I- sowie die 0-Vereinsanlage, zwei weitere 0-Anlagen von Vereinsmitgliedern, die H0-Anlage des APIAN-Gymnasiums, eine H0m-Gastanlage aus München sowie eine Anlage des TT-Clubs Bayern zu sehen sein. Infos: (08405) 846, www.modellbahnfreunde-ingolstadt.de.

QUEDLINBURG

Harzkamel im Dampfladen Nr. 7

● Am 7. November übergab Lutz Barthel vom Freundeskreis Selketalbahn ein Modell der 199872 „Harzkamel". Dieses wird die Modellanlage im Maßstab 1:22,5 bereichern, die vor allem bei Kindern sehr beliebt ist. Den „Dampfladen Nr. 7" am Markt von Quedlinburg gibt es seit über zwei Jahren, neben Fahrkarten ist hier die gesamte Produktpalette der HSB erhältlich.



Foto: HSB

Große Freude bei der Übergabe: Lutz Barthel (g.l.) übergab Matthias Wagener (2.v.l.) das Modell des „Harzkamels".

BRAWA

Neuheiten 2008

● Bereits im Spätherbst 2007 ließ sich Brawa kurz ins Entwicklungsbuch für das Neuheitenjahr 2008 schauen. Dieses enthält mit der S9 eine der elegantesten preußischen Schnellzuglokomotiven und die vielgewünschten so genannten polnischen Hecht-Reisezugwagen. Einzelne Exemplare der in großen Stückzahlen gebauten Wagen waren bei der DB bis in die frühen 80er-Jahre im Einsatz. Zunächst erscheinen DB-Ausführungen der Epochen III und IV. Info: www.brawa.de.



Der aktuellen Neuheiten-Auslieferung gehören die formneuen H0-Einheits-Nebenbahnwagen an.



MESSE-KALENDER

11.–13. JANUAR 2008: Echtdampf-Hallentreffen, Sinsheim.

7.–12. FEBRUAR 2008: Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

28.–30. MÄRZ 2008: Wunderwelt Modellbau, A-St. Pölten.

MESSE WIEN

Modellbahn-Rekorde

● Für gleich drei Weltrekorde im Modellbahnbereich zeichneten die Mitarbeiter des Vereins „Kleinbahnsammler" und des „Kleinen Bahnmuseums" auf der Modellbau-Messe Wien verantwortlich. Nacheinander gab es an den drei Messetagen folgende Höchstleistungen: 25. Oktober – längster H0-Zug, gezogen von einer Lokomotive ohne Haftreifen, 333 Waggons, Zuglok Kleinbahn-E 210 von 1949, Fahrstrecke 1500 Meter; 26. Oktober – längster H0-Zug, gezogen von einer Lokomotive mit Haftreifen, 555 Waggons, Zuglok Roco Ae 8/14, Fahrstrecke 1170 Meter; absolut längster Zug in H0 – 9 Lokomotiven (Kleinbahn), 1301 Waggons (128,75 Meter Zuglänge), Fahrstrecke 1170 Meter. Damit ist der bisherige Rekord, gehalten von Mitarbeitern des Miniatur-Wunderland-Teams aus Hamburg, überboten. Der MODELLEISENBAHNER sagt Glückwunsch nach Österreich!

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



AUF HERZ UND NIEREN GEPRÜFT

Die Baureihe 246, neueste Diesellok der Traxx-Familie, geht zum Fahrplanwechsel in den Metronom-Einsatz. Wir begleiten sie bei einer Inbetriebsetzungsfahrt.



Foto: Rainer Heinrich

DIE WEG-WEISER

Wo geht's zum Bahnhof? Einfallsreichtum beweisen manche Hinweisschilder, die Reisende zum Zuge lots(t)en.



Foto: Alkofer

Außerdem

Mit Orgel zum PC

Gahler und Ringstmeier setzten von Anfang an Digital-Maßstäbe mit ihrer PC-Steuerung.

Jumbo-Dampf

Nicht für den Hausgebrauch: Märklins schwere Echtdampf-44 verlangt nach Betrieb im Freien.

Die Mixtur macht´s

Michael Robert Gauß baut weiter an der Kompaktanlage.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

IM BURGSCHATTEN

Platzprobleme? Auf Heinz Lomnickys N-Diorama fährt sogar eine Museumsbahn.



Foto: Heinz Lomnicky

www.vgbahn.de

www.modelleisenbahner.de

Das Februar-Heft erscheint am **16. Januar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Alkofer

KRAFTAKT IM BRÜCKENBAU

Die Brückenwerkstatt der DB AG in Dresden ersetzt Übergang über Rügens Ziegelgraben.

STABILE ANGELEGENHEIT

Thomas Witt hat ein besonders robustes Unterbausystem für Anlagen entwickelt.



Foto: Schlüter